




REVISTA  
INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO



Digitized by the Internet Archive  
in 2024

F  
2501  
I59

# REVISTA

(TRIMESTRAL)

DO

## INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO

FUNDADO NO RIO DE JANEIRO EM 1838

VOLUME 230

JANEIRO - MARÇO

1956

Hoc facit ut longos durent bene gesta per annos  
Et possin. sera posteritate frui.

COMISSÃO DIRETORA

GENERAL ESTEVÃO LEITÃO DE CARVALHO  
CLAUDIO GANNS  
FEIJÓ BITTENCOURT



DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL  
RIO DE JANEIRO — BRASIL — 1956

# INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO

## DIRETORIA EM 1956-1957

---

### *Presidente Perpétuo*

EMBAIXADOR DR. JOSÉ CARLOS DE MACEDO SOARES

### *1.º Vice-Presidente*

MINISTRO DR. AUGUSTO TAVARES DE LYRA

### *2.º Vice-Presidente*

MINISTRO DR. ALFREDO VALLADÃO

### *3.º Vice-Presidente*

DR. RODRIGO OCTAVIO DE LANGGAARD MENEZES FILHO

### *1.º Secretário*

VIRGÍLIO CORRÊA FILHO

### *2.º Secretário*

DR. LEOPOLDO ANTÔNIO FEIJÓ BITTENCOURT

### *Orador*

DR. PEDRO CALMON MONIZ DE BITTENCOURT

### *Tesoureiro*

VICE-ALMIRANTE CARLOS DA SILVEIRA CARNEIRO

# REVISTA

(TRIMESTRAL)

DO

## INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO

FUNDADO NO RIO DE JANEIRO EM 1838

VOLUME 230

JANEIRO - MARÇO

1956

Hoc facit ut longos durent bene gesta per annos  
Et possin. sera posteritate frui.

COMISSÃO DIRETORA

GENERAL ESTEVÃO LEITÃO DE CARVALHO  
CLAUDIO GANNS  
FEIJÓ BITTENCOURT



DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL  
RIO DE JANEIRO — BRASIL — 1956





ALBINO DE OLIVEIRA ESTEVES



# TRABALHOS ORIGINAIS

## MARIANO PROCÓPIO

ALBINO DE OLIVEIRA ESTEVES

### DADOS BIOGRÁFICOS

Atende a publicação desta obra, que o autor destinava à Coleção Brasileira, não somente ao propósito de prestar merecida homenagem a Albino Esteves, homem de inteligência e de cultura, biógrafo, historiador, teatrólogo, poeta e crítico literário, como, principalmente, ao de evitar a perda de um trabalho valioso pelo que representa de busca às fontes de informação histórica, de longa e paciente pesquisa destinada a reconstituir uma fase de nossa evolução social, política e administrativa, para projetar em cenário adequado a rica personalidade de Mariano Procópio Ferreira Lage.

Nascido a 16 de outubro de 1883, no Município de Sapucaia, Estado do Rio de Janeiro, Albino Esteves passou a maior parte de sua vida em Juiz de Fora, onde veio a falecer a 18 de julho de 1943, menos de três meses após haver escrito a carta — reproduzida neste volume à guisa de prefácio — em que a seus pares do Conselho dos Amigos do Museu Mariano Procópio dera notícia de ter o presente trabalho «em vias de conclusão». Não pôde, assim, dar à obra o indispensável remate de forma, nem sequer, ao que tudo indica, desenvolver, mediante aproveitamento do material documentativo coligido, parte do qual inédito, o estudo biográfico do notável engenheiro patricio, apenas esboçado em suas linhas gerais.

A presente edição reproduz fielmente os originais encontrados entre os papéis deixados pelo escritor, tendo sido êstes submetidos sômente a revisão ortográfica, imposta pela falta de rigor com que foram transcritos alguns documentos de épocas diversas. Apresenta, por isto mesmo, os defeitos de obra inacabada. Sobre-lhe, contudo, o mérito da pesquisa de um volumoso acervo de elementos, reunidos segundo um critério de absoluta isenção, constituindo excelente documentário para o estudo aprofundado da vida e da obra de Mariano Procópio e para a história da Companhia União e Indústria, bem como valiosa achega para o histórico de Juiz de Fora.

Albino Esteves fez seus primeiros estudos no Colégio Andrés, daquela cidade mineira. Coursou depois a Escola Normal de São João Del Rei, o Colégio Lucindo Filho, e, até o quarto ano, a Faculdade de Direito do Rio de Janeiro. Formou-se em odontologia, pela Faculdade de Farmácia e Odontologia do «O Grannbery» de Juiz de Fora.

De simples tipógrafo ascendeu ao jornalismo e, como tal, fundou o *Alfinete*, em 1898, o *Lirio*, no ano seguinte, *Jornal Espirita*, em 1904, e finalmente, em 1917, *O Dia*, com Rubens Campos; dirigiu o semanário *Domingo*, foi reporter do *Jornal do Comércio*, redator de *O Mercantil*, de Santos Dumont, e revisor de *O Farol*, do qual se tornou redator em 1907; foi ainda redator-chefe de *O Semeador*, diretor proprietário de *A Semana*, redator de *Renascença* e, *P. R. B. 3*, revista da Rádio Sociedade de Juiz de Fora, redator literário de *Literarte* e diretor de *Vida Juizdeforense*; colaborou assiduamente na imprensa de Minas, Rio e São Paulo.

Estendendo sua ação a outros campos de atividade, fundou, em 1914, a grande obra da «Assistência Dentária Escolar Francisco Valadares», exerceu a profissão de cirurgião-dentista, foi escrivão de órfãos, dirigiu a Rádio Sociedade de Juiz de Fora. Já em 1905, aos 22 anos de idade, promovera a fundação da Liga Literária, com a finalidade de congregar os homens de letras de Juiz de Fora e da qual fizeram parte, entre outros, Belmiro Braga Brant Horta, Machado Sobrinho, Lindolfo Gomes, Dilermando Cruz e Heitor Guimarães. Membro fundador da Academia

Mineira de Letras, foi o primeiro ocupante da cadeira que tem como patrono o Visconde de Araxá. A Sociedade Gráfica de Juiz de Fora conta-o, igualmente, entre seus fundadores, o Rotary-Club e a Sociedade dos Amigos do Museu Mariano Procópio entre os seus membros. Casado com D. Firmina Braga Esteves, tendo tido dêsse consórcio dois filhos, Dr. Aurylio Braga Esteves, falecido e Alvayr Braga Esteves, professôra de música.

No Recenseamento Geral de 1920, como colaborador direto do Doutor M. A. Teixeira de Freitas em Minas Gerais, teve destacada atuação no cargo de Delegado Seccional e recebeu medalha de bronze, como prêmio dos serviços prestados. A convite do então Prefeito, Menelick de Carvalho, reorganizou, em 1934, a Biblioteca Municipal e, a seguir, a biblioteca do Clube de Juiz de Fora. Sua colaboração à administração municipal estendeu-se ao período de governo do Prefeito Rafael Cirigliano.

Em 1935, transferiu-se para Belo Horizonte, a fim de exercer o cargo de Secretário do Serviço de Divulgação do Estado, na Rádio Inconfidência de Minas Gerais. Neste pôsto o foi buscar pela segunda vez o Serviço Nacional de Recenseamento, em 1939, para assumir, com o cargo de Assistente da Comissão Censitária Nacional, a difícil incumbência de pesquisar e reunir a documentação histórica dos censos brasileiros.

Os últimos anos dessa existência votada ao estudo e ao trabalho foram consagrados à busca de arquivos e bibliotecas, à leitura de velhos papéis esquecidos, à coleta de informações, notas e documentos destinados à elaboração desta obra, dos escritos que permanecem inéditos e de valiosa série de biografias organizada sob o título geral de «Vultos da Estatística Brasileira».

Albino Esteves, que usou os pseudônimos de Fran Vial e Lúcio Dalva em grande parte de sua produção jornalística, figura no *Dicionário Biobibliográfico* de J. F. Velho Sobrinho. Portador de volumosa bagagem literária, foi sempre considerado escritor mineiro, conquanto nascido em terra fluminense, graças à sua formação espiritual e ao grande apêgo ao torrão adotivo, que transparece em numerosos trabalhos de sua autoria.

Em 1901 publicava seu primeiro livro, *Brocados* — composto, impresso e brochado por suas próprias mãos —, seguindo-se-lhe *Miniaturas*, 1905; *Pássaros e Flôres*, 1905; *Nove por Seis*, comédia em 3 atos; *Sirtes, contos*, 1907; *Juiz de Fora na Exposição Nacional de 1908*; *Almanaque Mineiro*, 1908; *Viagem Pitoresca*, leitura para crianças; *Tristezas à Beira-Mar*, drama em 5 atos, 1909; *Como um sonho*, comédia em 1 ato, 1910; *Vamos ao Cinema*, comédia em 1 ato, 1910; *Borboleta de Ouro*, comédia em 3 atos, 1910; *O Teatro em Juiz de Fora*, com prefácio de Silvío Romero, 1911; *Pontos de Vista*, contos e fantasias, 1911; *Album do Municipio de Juiz de Fora*, 1915; *Assistência Dentária Escolar Francisco Valadares — estudo de assistência à infância*, 1915; *Mapa dos Ministérios de Jesus*, 1925; *O Estudo Sintético da Bíblia*, 1925; *Canteiro em Flor*, versão de literatura oriental, 1929; *Estética dos Sons, Côres, Ritmos e Imagens*, 1933; *Estética Aplicada*, 1934; *Bernardo Mascarenhas*, estudo biográfico, 1938; *Algumas Sugestões para a propaganda do Recenseamento de 1940*, memorial, 1939; *Árvore Literária*, 1941.

Deixou ainda os seguintes trabalhos inéditos: *Mariano Procópio-Vida*, obra e fatos inéditos do grande fundador de Juiz de Fora; *Eça de Queiroz e o Padre Júlio Maria*, estudos; *Fernão Dias Pais Leme*, livreto para a contextura de uma ópera sobre motivos nacionais; *A Cigarra e a Formiga*, fábula, 1 ato; *Asas de Borboleta*, comédia em 3 atos; *Nhã Zica, ou o Crime do Hotel*, romance histórico; *Os filhinhos do Vorô*, comédia inacabada.



*Dr. Alfredo Ferreira Lage — d.d. Fundador do Museu Mariano Procópio e seu primeiro Diretor, ao lado da Bibliotecária-arquivista do Museu — Professora Geralda Ferreira Armond e atual Diretor do Museu Mariano Procópio*



## À GUISA DE PREFÁCIO

Rio de Janeiro, D. F. 24-4-43.

Distinta colega Geralda Armond

Visitas e votos de felicidades.

Devendo realizar-se a 29 do corrente uma reunião do Conselho dos Amigos do Museu Mariano Procópio, do qual sou membro, e não podendo comparecer eu à mesma, rogo-lhe a especial fineza de, não só representar-me nessa assembléia do Conselho dos Amigos do Museu, como especialmente tomar parte em tôdas as deliberações, para o que, com a presente, ficam-lhe conferidos plenos poderes.

Rogo-lhe ainda levar ao conhecimento do Conselho dos Amigos do Museu que tenho em vias de conclusão um trabalho sôbre a vida e a obra de Mariano Procópio, contendo documentação inédita sôbre essa grande personalidade, que dará um volume de 400 páginas e cuja edição está prometida para a Brasileira.

Muito grato por êstes favores, firmo-me com elevada estima e distinta consideração. — *Albino Esteves*.

---

Juiz de Fora, em 21 de junho de 1943.

Prezado amigo Albino Esteves,

Cordiais saudações,

Tive conhecimento de sua prezada carta de 24 de abril do corrente ano, na qual solicitava a minha prima Geralda Ferreira Armond — Bibliotecária-arquivista do Museu Mariano Procópio —

representá-lo na reunião do Conselho de Amigos do Museu Mariano Procópio, levada a efeito no dia 29 de abril.

Assim foi feito e agradeço ao ilustre patricio e amigo pela agradável comunicação que fazia em sua carta, isto é, de que está escrevendo um trabalho sobre meu saudoso Pai, o qual dará um volume de 400 páginas, e que será entregue à Brasileira.

Fiquei muito contente com essa notícia e dado o conhecido valor do ilustre escritor, estou certo de que será uma obra magnífica.

Agradecendo, abraço o prezado amigo,

Atenciosamente, — *Alfredo Ferreira Lage*, Diretor Perpétuo do Museu.



*Comendador Marianno Procopio Ferreira Lage*



## CAPÍTULO I

### O GRANDE SONHO DE MARIANO PROCÓPIO

#### O CASAL ARMOND

Ainda recém-abertas e frescas as páginas da Inconfidência Mineira, que tão fundamente abalara as Minas Gerais, foi fixar-se às margens do Caminho do Mato (ou Caminho Novo, calcado no traçado de Garcia Rodrigues Pais), para os lados da velha Borda do Campo, o Sr. Mariano José Ferreira Armond.

Este obtivera, pela inscrição de páginas 241 verso, do livro número 256 de Cartas de Sesmarias em Minas Gerais, uma quadra de terras para cultura. Era isto por 1794. Anos depois, a 23 de junho de 1821, nascia Mariano Procópio Ferreira Lage, descendente dos Armond.

Moço, Mariano Procópio ensaiara-se, a princípio, na vida comercial, domiciliando-se no Rio de Janeiro, onde foi sócio da casa Ferreira Lage, Maia & Cunha, à Rua dos Pescadores, firma importadora e atacadista em fazendas.

Consociara-se, anos após a fundação da Companhia União e Indústria, com a Exma. Sra. D. Maria Amália Ferreira Lage, nascendo dêsse enlace diversos filhos e entre êsses os Srs. Frederico Ferreira Lage, já falecido e Dr. Alfredo Ferreira Lage, em cujas mãos se encontra a tradicional *Chácara* da família, com o primoroso Museu Mariano Procópio, instituído em 13 de maio de 1921, e solenemente entregue ao povo de Juiz de Fora, por força do Decreto da Prefeitura de nº 202-107, representando o valor de cêrca de três mil contos de réis (3.000:000\$000).

A virtuosa espôsa de Mariano Procópio foi uma companheira digna dêsse grande homem. Um simples fato de sua existência basta para retratar seu nobre caráter.

A Exma. Sra. D. Maria Amália Ferreira Lage, falecida em 1914, levava de dote, ao casar-se, quatrocentos contos. Quando faleceu seu espôso em 14 de fevereiro de 1872, por ocasião do

inventário, tendo de fazer-se a partilha, os bens do finado teriam de ir a praça. A viúva empregou todos os meios para evitar que a bela *Chácara*, em Mariano Procópio (outrora Rio Novo), próximo a Juiz de Fora, feita por seu marido, fôsse a hasta pública, pois era um patrimônio de família e uma obra de arte e de gosto, a que Mariano Procópio dera todo seu carinho.

Não o conseguindo, D. Maria Amália prevaleceu-se do direito de opção e comprou a *Chácara* (Parque Mariano Procópio), pela quantia de oitenta contos, em que fôra a mesma avaliada. Essa quantia, que hoje não pagaria o valor do Parque, era naquele tempo exagerada. A digna companheira do grande brasileiro, porém, não opôs dúvida e, adquirindo a propriedade exclusiva do formoso Parque, evitou viesse êle a ser retalhado para construções, o que infalivelmente se daria. Os demais herdeiros, dois filhos, Srs. Frederico e Alfredo Ferreira Lage, eram, na época, ambos menores.

Graças a êsse nobre gesto da virtuosa senhora, não só o magnifico Parque se conservou intacto, tal e qual fôra delineado e construído, como permaneceu como patrimônio de família. Parte do mesmo logradouro, por venda da Exma. viúva, D. Alice Lage ao Governo Federal, constitui hoje a sede da 4ª Região Militar.

O Sr. Dr. Alfredo Lage, cultuando a memória de seu eminente progenitor, como se sabe, organizou, no magnifico palacete que foi o solar de seus pais, o admirável Museu Mariano Procópio, entregue, como já dissemos, a administração da Prefeitura Municipal de Juiz de Fora.

Êste museu é um dos mais belos do Brasil. Nêle se encontram vários pavilhões, galerias e salas, a saber : D. Pedro II, Maria Amália, Viscondessa de Cavalcanti, Maria Pardos, Agassiz, Tiradentes, etc.

Na Sala Maria Amália estão expostos belos e artísticos trabalhos em cerâmica, devidos à Exma. Sra. D. Maria Amália Ferreira Lage, que era uma fina artista, e, nas mais dependências, diversas galerias de quadros de artistas nacionais e estrangeiros, e objetos históricos e curiosos.

Entre as várias disposições do doador, constam as seguintes : «A administração do Museu e do Parque ora doados será superintendida pela Prefeitura Municipal e exercida por um diretor e funcionários nomeados pelo Prefeito, devendo a nomeação do diretor recair em um dos três nomes indicados pelo «Conselho de Amigos do Museu Mariano Procópio», que o doador instituiu para o fim de zelar pelo cumprimento da presente escritura e cooperar pelo engrandecimento da instituição».



*Museu Mariano Procópio sob a direção da Professora Geralda Ferreira Armond  
— Sobrinha neta de Mariano Procópio*



*Vista parcial do Parque Mariano Procópio, vendo-se ao centro o Mausoléu  
onde repousam os restos mortais de Mariano Procópio e de sua Exma. espôsa  
D. Maria Amalia Ferreira Lage*



Adiante, esclarece o doador, na cláusula sétima :

«Este Conselho compor-se-á dos trinta (30) seguintes cidadãos, que ora nomeados em caráter irrevogável pelo doador, preenchendo-se as vagas que ocorrerem nesse quadro, por eleição da maioria dos membros do mesmo Conselho : Dr. Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, Dr. Menelick de Carvalho, Dom Justino José de Sant'Ana, Dr. João Nogueira Penido, Dr. João Rezende Tostes, Dr. Eduardo de Menezes Filho, Dr. José Procópio Teixeira, D. Adalgiza Cavalcanti de Menezes, D. Irene Burnier de Assis Vilaça, Henrique Surerus, Dr. Manuel Vidal Barbosa Lage, Dr. João Ribeiro Vilaça, Dr. Eneas Guimarães Mascarenhas, Dr. José Carlos de Moraes Sarmento, Dr. Sadi Carnot de Miranda Lima, D. Adalgina de Carvalho, D. Maria Carolina de Assis Penido, D. Maria Violeta Belfort, Dr. Constantino Luiz Paleta, Dr. Luiz de Souza Brandão, Alfredo Ribeiro de Oliveira, Dr. Raul de Azevedo, D. Constança Valadares, Heitor Guimarães, Albino Esteves, Dr. Américo Repeto, Hermeliada Repeto, Dr. Manoel Cicero Peregrino da Silva, Dr. Max Fleiuss e Dr. Luiz Barbosa Gonçalves Penna».

## CAPÍTULO II

### RUMO AO S. FRANCISCO

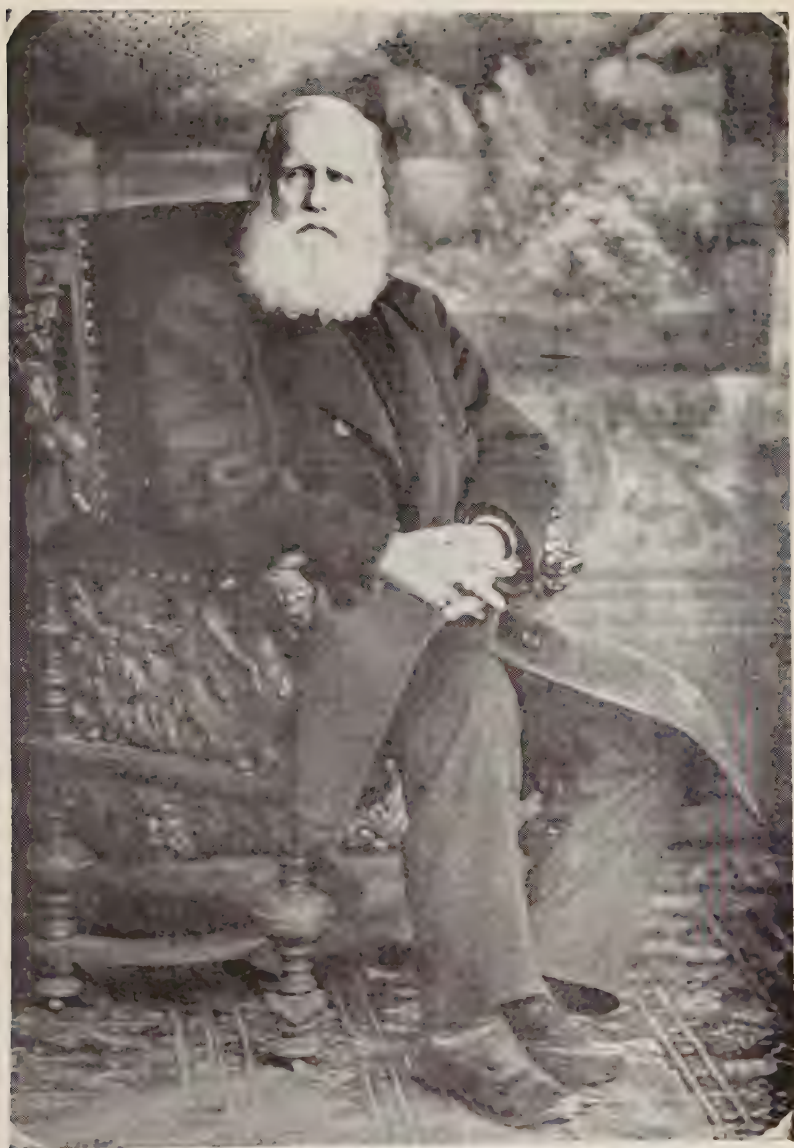
Examinemos o pensamento do iniciador da União e Indústria.

Se de fato Mariano Procópio residiu durante largos anos em Juiz de Fora e a cidade forneceu o melhor de suas energias, não menos exato é que o seu ideal pairava também, em mais robustos remígios, por outras regiões, com a clarividente serenidade dos homens superiores.

O saudoso engenheiro foi mais que um dos propugnadores do progresso daquela cidade mineira: teve por alvo o Estado de Minas e o próprio Brasil, em momento em que tôdas as iniciativas brilhantes eram tidas à conta de verdadeiro arrôjo ou de manifestações incompreendidas.

Mariano Procópio não foi apenas o «abridor» da estrada União e Indústria. Foi antes, em primeiro lugar, o remodelador da viação brasileira, nos moldes dos mais adiantados países do mundo, de maneira tão completa que os visitantes eminentes que a cidade de Juiz de Fora hospedou, como os Agassiz, deixaram escapar exclamações homenageadoras à energia e competência do planejador e executor da estrada, pela qual «on va de Petropolis à Juiz de Fora en voiture, du lever au coucher du soleil, sur une bonne route de poste qui ne le cède à aucune autre au monde».

Falam, em segundo lugar, da vasta e primorosa cultura de Mariano Procópio, as suas viagens à Europa e aos Estados Unidos, em estudos, ora sôbre o modo prático de aproveitamento de nossas riquezas naturais, como o ferro de Itabira, por exemplo, que a União e Indústria largamente utilizou em suas oficinas, sob tôdas as modalidades, na primitiva estação de Juiz de Fora; ora sôbre a adaptação de elementos vitais, como a Escola de Agricultura, ou a cópia de germes acionantes das permutas e divulgações comerciais, tal a sua projetada (e primeira, em Minas) Exposição Provincial Mineira, alvitada em 1856 e insinuada para



*D. Pedro II — O grande Profetor da Obra de Mariano Procópio*





*Vista parcial do Parque Mariano Procópio*



1860, com a qual certa lei mineira autorizara dispêndio de trinta contos.

A ex-União e Indústria deixara de ser sômente uma «estrada»: convertia-se na rápida solução de difíceis problemas de vida e morte para o Império, cuja expansão estava travada a sete chaves. por escassez de numerário que integrasse a Minas tôda a energia de que eram capazes os seus filhos diligentes e laboriosos. ao mesmo tempo que rumava a civilização às margens férteis do Nilo brasileiro — o S. Francisco, unificando, anastomosando as péssimas estradas que do Interior veiculariam com o tronco, via Côrte.

Nas Considerações Sôbre Algumas Vias de Comunicações Férreas e Fluviais a Entroncar na Estrada de Ferro D. Pedro II e no Rio S. Francisco, Acompanhadas de um Estudo Especial Sôbre o Modo de Ligar a Mesma Estrada de D. Pedro II com as Secções Navegáveis dos Rios Verde e Sapucaí, Teófilo Benedito Otoni transcreve interessantes tópicos do *Correio Mercantil*, por S. S. escritos, relativamente ao problema da Viação Mineira. Entre outros, há no opúsculo acima, êstes períodos :

«Já em 1836 a idéia grandiosa da comunicação do vale do grande rio com o litoral preocupava a ilustrada intelligência do falecido Senador Bernardo Pereira de Vasconcelos.

«Propondo na legislatura provincial a estrada do Paraibuna, primeira de rodagem que tivemos e que foi então decretada, o Sr. Vasconcelos pretendeu que paralelamente se cuidasse da navegação a vapor no rio de São Francisco, advogando calorosamente em favor da pretensão do engenheiro inglês Mornay, se não nos enganamos, pai dos concessionários da estrada de ferro de Pernambuco, e que se propunha, já naquele tempo, a levar o vapor às águas interiores de Minas, Bahia e Pernambuco.

«Na Assembléia Geral foi ao Sr. Deputado Manuel de Melo Franco que coube em 1830 a glória da iniciativa; e o importante projeto que S. Excia. então justificou, e de que por vêzes se tem ocupado esta fôlha, não é um dos menores títulos porque o Sr. Melo Franco se fêz recomendável.

«Foi com a mira no S. Francisco que em 1852 se organizou a Companhia União e Indústria, cuja estação terminal, na forma do contrato primitivo, devia ser na barra do rio das Velhas».

Com segurança, fica, assim, descortinada a visão do saudoso Mariano Procópio. A ex-União e Indústria não seria apenas o que conhecemos : seria muito mais, o sonho dourado dos governantes.

Em outras palavras, Mariano Procópio fazia seu o enunciado do Conselheiro Cristiano Otoni em *O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil*, publicado em 1859 :

«Ligar o Rio de Janeiro às Províncias de primeira ordem por comunicações interiores será pensamento de grande alcance para a unidade do Império».

A êsse, poderia adicionar-se o raciocínio do autor das *Considerações*, já citado :

«Com effeito, bem pelo centro é a Província de Minas banhada na extensão de muito mais de cem léguas pelo rio S. Francisco, que depois atravessa a Bahia, limita Pernambuco e vai dividindo até o mar Alagoas e Sergipe. Dêstes fatos resulta que o rio São Francisco é a primeira chave da união entre o Norte e o Sul, e como tal, deve o seu vale representar para o futuro papel importante na rede das vias de comunicação».

O porque disto estava no parecer dos engenheiros inglês Bothwick e alemão Halfeld. Dizia o primeiro :

«O rio S. Francisco é um dos grandes rios do Mundo ; os geógrafos o classificam igual ao Volga no sistema europeu».

Essa viação veicularia as imensas riquezas de Minas Gerais.

Coincidia o arrôjo da idéia de Mariano Procópio com a crença, fundamente arraigada, de que a engenharia brasileira não fôsse capaz de levar comboios através das montanhas brasileiras, serra do Mar e serra da Mantiqueira, alvitando mesmo, o Senhor Cristiano Otoni, a criação do *tramroad* e, na frase do proponente, «uma estrada de trilhos de ferro na qual, em vez de locomotivas, são empregados animais cavallares ou muares para tirar os carros», veiculando as riquezas internas de Minas para despejá-las na Pedro II, mesmo anos depois, em 1865, quando escalada a serra do Mar e paralisada a construção da estrada de ferro.

Como nascera a idéia da União e Indústria ? Vamos ver.

Mariano Procópio, pelo lado paterno adquirira no Piau, então pertencente ao Pomba, a fazenda de Santana, próxima ao Rio Novo. O que era êsse encantador retiro agrícola, di-lo L. Agassiz em seu livro *Voyage au Brésil*, (págs. 116 e seguintes, nas quais, de maneira singela e precisa, dá-nos também, através de vários informes, impressão sugestiva de Mariano Procópio : — «M. Lage a montré à ses voisins combien plus commode peut devenir la vie des champs, si l'on abandonne les vieilles routines».

A maneira afável por que L. Agassiz foi acolhido, as honrarias que recebeu, dão particular realce à firmeza insuspeita de suas



*Vista parcial do Parque Mariano Procópio*





«Tiradentes Esquartejado» — tela de Pedro Americo — 1893.  
(Da coleção do Museu Mariano Procópio)



palavras, registradas no livro citado, sob a rubrica «20 de Maio», (1865), quando o eminente cientista «avait reçu du Président de la Compagnie Union et Industrie l'invitation de venir, avec quelques-uns de nos compagnons, visiter la route de Petropolis à Juiz de Fora».

E' este o seu depoimento, a fôlhas 72 :

«Avant d'entreprendre ce grand travail, M. Lage voyagea en Europe et aux États-Unis afin d'étudier tous les perfectionnements de ce chemin a été confiée é oeuvres de cette nature».

Mariano Procópio foi, viu, tornou ao País e executou seu plano :

«Il est vrai que la construction de ce chemin a été confiée à des ingénieurs français, mais l'homme à qui revient l'honneur de l'avoir projectée et de l'avoir finie est un «mineiro», M. Mariano Procópio Ferreira Lage».

Os entraves que teve de remover Mariano Procópio, para a execução de sua idéia, provam que a União e Indústria sofreu rudes embates. Dêles, talvez possam alguns adivinhar-se nas entrelinhas do discurso de Lima Duarte, no *Correio Oficial de Minas*, pág. 3, nº 58, ano 1 :

«... tivemos de discutir certas medidas importantes, quais as que se referiram a alguns favores à Companhia União e Indústria...» e examinar «os perigos a que se expunha a Província com este passo, o estado dos cofres provinciais», etc.

## CAPÍTULO III

### GÊNESE DA UNIÃO E INDÚSTRIA

Em breve resumo, de acôrdo com documentos oficiais, é o seguinte o histórico das atividades da Companhia União e Indústria, conforme a ideação de Mariano Procópio e fielmente respeitados os fatos.

A Companhia União e Indústria, incorporada por Decreto de 7 de agosto de 1852, propunha-se realizar um vasto projeto de vias de comunicações. Tomando por base e limite da estrada na Província do Rio de Janeiro, o vale do Paraíba, imaginou-se, nessa época, uma grande estrada de rodagem que, internando-se pelo coração da Província de Minas Gerais, fôsse tocar ao São Francisco e ligasse um dia as populações do vale dêste rio ao mercado central, donde também se figuravam, partindo para as margens do Paraíba, as locomotivas de uma estrada de ferro.

Dizia o Decreto: «Atendendo ao que lhe representou Mariano Procópio Ferreira Lage, pedindo faculdade para construir, melhorar e conservar, à sua própria custa, duas linhas de estrada que, começando nos pontos mais apropriados à margem do rio Paraíba, desde a vila dêste nome até o Pôrto Novo do Cunha, se dirijam, uma até a barra do Rio das Velhas, passando por Barbacena, e com ramal desta cidade, para a de S. João del Rei; e outra pelo Município de Mar de Espanha, com direção à cidade de Ouro Preto; e desejando promover quanto possível, o benefício da agricultura e do comércio das indicadas localidades, facilitando as comunicações entre aquêles pontos, e as relações entre as duas Províncias, do Rio de Janeiro e Minas Gerais: Hei de por bem conceder-lhe o privilégio exclusivo, pelo tempo de cinquenta anos, para incorporar uma companhia para o dito fim, sob as condições que com êste baixam, assinadas por Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Senador do Império; ficando porém, êste contrato dependendo de aprovação da Assembléia Geral Legislativa. O mesmo Ministro assim o tenha entendido e o faça executar».



*Vista parcial da Sala «Viscondessa de Cavalcanti», vendo-se ao centro o busto e o retrato da ilustre brasileira e grande benemérita do Museu Mariano Procópio, ladeados dos retratos de D. Pedro II e Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque (Visconde de Cavalcanti)*



*Vista parcial da «Galeria Maria Amalia» — do Museu Mariano Procópio*



A Assembléia Geral, em seu Decreto nº 670, de 11 de setembro de 1852, aprovou por cinqüenta anos, sendo lavrado contrato em 31 de janeiro de 1853, sancionado pela Lei nº 631, de 10 de julho dêsse mesmo ano.

A emprêsa a organizar-se seria obrigada, dentro de cinco anos :

a) a apresentar pronta a estrada desde o ponto de partida na margem do rio Paraiba, até a cidade de Barbacena ;

b) a apresentar igualmente prontas quinze léguas, pelo menos, de estrada na linha que se dirigir pelo Município de Mar de Espanha ;

c) a concluir dentro do sexto ano a estrada entre Barbacena e S. João del Rei ;

d) a concluir em cada um dos anos seguintes mais de dez léguas na linha de Barbacena para a barra do rio das Velhas, e outras tantas na do Mar de Espanha para Ouro Prêto.

Havia ainda a obrigação de abertura, posteriormente, de ramais adventícios, organização completa de serviço de transporte de passageiros e mercadorias.

Em compensação, a União e Indústria gozaria de privilégio por 50 anos, excluída tôda a possibilidade de concorrência, prevista em lei.

Era de cinco mil contos de réis o capital de uma emprêsa que havia de construir, segundo cálculos, cêrca de 150 léguas de estrada de rodagem. Conforme o plano do decreto, a estrada teria duas linhas : uma até a barra do rio das Velhas, passando por Barbacena, com um ramal a S. João del-Rei ; outra pelo Município de Mar de Espanha, em direção a Ouro Prêto.

Contava-se não empregar na estrada mais do que trinta e três contos trezentos e trinta e três mil réis aproximadamente, por cada uma das 150 léguas projetadas. No contrato de 1852 não se concedeu garantia de juros, nem outro considerável sacrifício do tesouro ; os favores estipulados foram : 1º, cessão dos terrenos de domínio público, necessários para o leito da estrada e acessórios ; 2º, privilégio por 50 anos para o transporte em carros e diligências ; 3º, idem para só a respectiva companhia servir-se de igual transporte dentro de uma zona de 5 léguas para cada lado ; 4º, isenção de direitos de consumo para as máquinas, instrumentos e materiais que importasse ; 5º, isenção das taxas de passagem nas estradas que construísse.

O govêrno da Província de Minas Gerais correu em auxílio da emprêsa nascente : começou por ceder-lhe o uso da estrada provincial do Paraibuna, entre êste rio e a cidade de Barbacena.

permitindo-lhe a cobrança de taxas de passagem (Contrato de 31 de janeiro de 1853).

A Companhia União e Indústria comprometeu-se a preparar a mesma estrada para o trânsito das diligências e a restituir aos cofres provinciais a quantia de dezoito contos anualmente, como indenização das taxas de barreiras que ela arrecadasse.

A Lei de 11 de maio de 1854, a de 1855, a de 1856, a de 1857 permitiram haver a União e Indústria a metade do produto das mencionadas taxas, deduzidas as despesas de arrecadação. Concorreria a Província de Minas Gerais com a metade do produto das respectivas barreiras.

Projetada a interinação da estrada de rodagem pelo vale do Paraibuna, agitou-se na Córte a idéia de estender essa linha interna de comunicações em demanda do mercado central do Rio de Janeiro. Fôra êsse o pensamento do Decreto de incorporação, de 7 de agosto de 1852. Graças às esperanças que cercaram a primeira estrada de ferro inaugurada no Brasil, a de Mauá à serra da Estrêla, a Companhia União e Indústria pôde ver adotado o prolongamento da sua estrada do Paraíba, seu ponto terminal, ao cimo daquela serra, na cidade de Petrópolis. A lei da Província do Rio de Janeiro, de 25 de outubro de 1854, garantiu o juro de 5% aos capitais da Companhia que isso empreendesse. À mesma juntou-se, por lei da Assembléia Geral, de 12 de setembro de 1855, a garantia adicional de 2%. A 19 de março de 1856, firmava o Presidente do Rio de Janeiro contrato com o Diretor da Companhia União e Indústria, para o fim assinalado. Por essa época a União e Indústria já se achava em sérios embarços. A administração da Empresa não foi procurar capitais para as obras novamente contratadas com os seus acionistas e também dêles não exigiu que realizassem todo o capital, que jamais se completou. Dirigiu-se ainda uma vez ao Estado, requerendo que lhe garantisse um empréstimo até dois mil contos. Isso foi autorizado por Assembléia em lei de 26 de setembro de 1855, sendo-lhe concedida a garantia de 2%, a que se reuniu depois a de 5% do Governo da Província do Rio de Janeiro. (Contrato de 19 de março de 1856). O Governo da citada Província, para início imediato das obras do mencionado prolongamento, abriu à Companhia um crédito de mil contos, sacável essa importância em letras sobre o Tesouro. O pagamento dêsses mil contos poderia efetuar-se, segundo o contrato, dentro em quatro anos. A garantia de 5% sobre os capitais imobilizados, por que se responsabilizara a Província, verificar-se-ia até a soma de três mil contos. Êsse mesmo contrato cedia à Empresa a conservação da estrada provincial praticada na serra da Estrêla, permitindo-lhe aí a cobrança de taxas de pas-



*Vista do Parque Mariano Procópio, vendo-se na ponte o ilustre fundador do Museu — Dr. Alfredo Ferreira Lage*



sagens. Com isso completava-se o pensamento da ligação da estrada de ferro Mauá à estrada de rodagem União e Indústria. Era por 1856. Nessa época grandes esforços se empenhavam no prosseguimento dos trabalhos da estrada de ferro D. Pedro II, destinada a transpor a cordilheira do Mar em demanda do vale do Paraíba. Em 1856 a Assembléia Legislativa de Minas, garantindo à União e Indústria juros de 5% sôbre mais três mil contos, extinguiu a modificação das condições do Decreto de 7 de agosto de 1852. Em virtude da Lei de 4 de julho de 1857 e pelo Contrato de 21 de outubro, o Governo Geral, com anuência do daquela Província, aprovou a novação do primitivo contrato da Companhia.

O programa da Companhia, no território da Província de Minas, seria construir, melhorar e conservar uma estrada que, entroncando sôbre a margem do Paraíba, na estrada já começada aquêr dêste rio, na Província limítrofe, seguisse no rumo de Barbacena, até a margem do rio das Velhas.

A mesma estrada teria dois ramais: um da estação do Juiz de Fora aos Municípios do Mar de Espanha, Pomba e Ubá; e outro de Barbacena a S. João del-Rei. Condição primeira do Contrato citado: assegurava-se a inauguração, no primeiro de janeiro de 1860, da primeira secção da linha principal (do Paraíba ao Juiz de Fora), o que só se verificou ano e meio depois. Cessava o privilégio de trânsito pela estrada, só mantido o exclusivo às diligências para passageiros (condição 7ª § 2º) e confirmava-se o direito de estabelecer barreiras, de cobrar as taxas respectivas, e a de dez réis por légua sôbre cada arrôba de mercadoria que pela estrada transitasse. Quanto à garantia de juros era concedida do seguinte modo:

«O Governo Geral concorreria com 2% por espaço de 20 anos, sôbre os capitais despendidos *bona fide* até os três mil contos destinados para a estrada além do Paraíba no território mineiro, ou sessenta contos por ano».

Da parte do Governo de Minas Gerais assegurava-se a garantia de 5% até igual quantia, enquanto a estrada não fornecesse rendas, contanto que êste encargo não excedesse de cento e três contos anuais, visto relevar-se a Companhia da soma que anualmente deveria pagar ao mesmo Governo, do produto integral das barreiras.

Reunindo a isso a garantia de 5% da Província do Rio de Janeiro e de 2% do Governo Geral, pelos capitais até três mil contos, applicados à linha de Petrópolis ao Paraíba, conclui-se que podiam subir a trinta e sete contos as subvenções anuais de que.

pelo contrato, passava a dispor a Companhia União e Indústria logo que concluísse os trabalhos aquê e além do referido rio.

Um empréstimo foi autorizado, em virtude da Lei de 20 de setembro e contrato de 16 de novembro de 1859, segundo o qual o Governo prestava o seu crédito à Companhia União e Indústria para levantar o capital de seis mil contos, dos quais três mil contos destinados à conclusão da estrada de Petrópolis ao Paraíba, e outro tanto ao pagamento do que a Empresa estava devendo à Província do Rio de Janeiro e a outros credores.

Em 1861 a Companhia aceitava do Governo do Rio de Janeiro a incumbência de melhorar a serra da Estrêla mediante cento e noventa contos, podendo cobrar as taxas das barreiras para applicá-las à conservação da mesma. Em 1861, porém, a Companhia formulava expressamente a tentativa de encampação pelo Estado.

A 16 de julho o seu presidente requeria intervenção do Governo para remover os embaraços da Empresa (os embaraços que devia sanar o dito empréstimo, autorizado em 1859 e realizado no comêço de 1860), e propôs a desapropriação da estrada mediante certas condições. A 19 de agosto, novo requerimento se fez, indicando a cessão sômente de partes da estrada construída. As secções competentes do Conselho de Estado opinaram então que tais propostas não eram aceitáveis à vista do estado do Tesouro.

A 15 de novembro do mesmo ano, segundo o relatório do Ministério das Obras Públicas, de 1862, já o presidente da Companhia declarava que não era possível continuar a Empresa, e que ela não podia entregar ao Tesouro o produto das garantias das Províncias do Rio e Minas, destinado ao pagamento dos juros e amortização do empréstimo de 1859. O Ministro, Sr. Conde Manoel Felizardo de Souza e Melo, considerou justo aliviar a Companhia dessa contribuição, conquanto isto não permitisse a lei que aprovou o contrato do empréstimo de 59. Esta concessão, porém, que importava aliviar a Companhia dos ônus da dívida do empréstimo e transferi-la ao Estado, foi depois suspensa pelo Ministro da Fazenda, em 1862, o Sr. Visconde de Albuquerque.

## CAPÍTULO IV

### DIFICULDADES SEM FIM

Durou pouco, infelizmente, a existência da União e Indústria: a Empresa entrara em franca e lenta agonia.

Ficou ela patenteada com um requerimento do Sr. Comendador Mariano Procópio, em 1863, e ainda, reforçada com um novo brado, angustioso, dirigido pelo diretor-presidente da Companhia, ao Governo Imperial, em primeiro de junho:

.....

«O nosso objeto é tratar especialmente desta última Empresa, a União e Indústria, que representa um capital avultado, cuja ruína privaria a lavoura de uma via de comunicação perfeitíssima no seu gênero, sempre útil, que só em parte pode ser substituída, daqui a seis anos, quando a estrada de ferro D. Pedro II chegar às Três Barras.

«Não se diga que foi uma grande imprudência emprestar capitais à Companhia União e Indústria quando o monarca, os ministros, os presidentes de Minas e Rio de Janeiro e as Câmaras Legislativas acreditaram essa Empresa como uma das mais necessárias e dignas de proteção. Também não se diga que os apuros desta Companhia provêm de graves faltas, quando a uma voz todos reconhecem que a Estrada União e Indústria é admirável pela sua perfeição e solidez, e sabe-se, além disso, que teve de vencer enormes obstáculos naturais e influências imprevistas das crises de salários monetários e comerciais. Cerca de quatorze mil contos ali estão ameaçados de uma perda total, porque os poderes do Estado nada resolveram em tempo sobre a sua sorte. Este abandono brada aos Céus e é impossível que seu clamor não seja enfim, nesta hora extrema, ouvido e atendido.

«A mal entendida rivalidade da estrada de ferro D. Pedro II foi a causa de que a justiça do Governo Imperial se entibiasse para com a União e Indústria. Dizia-se que esta fôra um instru-

mento muito útil no seu tempo, mas que devia ser abandonado por desnecessário e incompatível com aquela estrada.

«Pois bem, a Providência vem em auxílio da Companhia União e Indústria mais depressa do que esperávamos.

«A estrada de ferro D. Pedro II não tem recursos para estender-se rapidamente até a sua intersecção com a da União e Indústria: seis anos pelo menos ainda têm de correr até que êsse successo se verifique; e durante êste longo periodo de tempo é a União e Indústria que deve dar circulação aos produtos de Minas e do Rio de Janeiro, que, na importância de 12.200.000 arrôbas, hoje chegam ao mercado da Capital do Império por via do pôrto de Mauá; além do que, por essa mesma via, remete o comércio desta Capital gêneros de consumo da importância de 800.000 arrôbas. A União e Indústria, nesses seis anos economizará a lavoura e ao comércio mais de nove mil contos, na razão de mil e quinhentos contos anualmente! Êste beneficio imenso não valerá que o Governo Imperial salve aquella Companhia da morte que lhe está iminente?

«Nós apelamos mais uma vez cheios de confiança para a justiça do imperador e de seus illustres ministros. Houve, é certo, opposição na Câmara dos Deputados à medida ali iniciada para salvar a União e Indústria, mas todos deram testemunho da grande utilidade desta Empresa, e toda a divergência era sobre o meio mais razoável e eficaz de o conseguir. O Governo Imperial sabe que a maioria da Câmara era favorável à Empresa e que a opinião dominante, que se traduziria em lei, se não fôsse a falta de tempo, o ano passado, e a dissolução, êste ano, era autorizar o Governo para resolver a questão como melhor entendesse em sua sabedoria, contanto, porém, que se não abandonasse essa importante via de comunicação; importante pela sua utilidade e pelos capitais que nela se empregaram sob os auspícios da mais decidida proteção por parte do Governo Imperial. E' impossível que a Companhia União e Indústria possa continuar a arrastar a existência que lhe pesa há três anos, se desde já o Governo Imperial não lhe estender mão benfazeja. O meio eficaz de valer à Empresa e aos capitalistas que lhe confiaram uma boa parte de sua fortuna seria o Governo resolver desde já, sob sua responsabilidade, o que julgasse de justiça».

Em 1863, a Companhia se achava devedora, a capitalistas e banqueiros, de quantia superior a dois mil e tantos contos e, para salvar-se, propunha ao Governo Imperial a entrega de toda a estrada, ramais, estações, edificios, terrenos, etc., em troca do pagamento em Londres, pelo Governo, da dívida de seis mil contos.

de duzentos e quarenta e oito contos e cento e setenta e um mil réis, em apólices ao par da dívida pública, 6% de juros de dois mil contos, de pagamento em apólices à casa bancária de Antonio José Alves Souto & Cia., além de outras contas de menor vulto.

Várias tentativas vinham sendo feitas, desde 1861, pelo presidente da Companhia, para transferência da Empresa, por encampação, ao Governo.

O Decreto nº 2.201, de 24 de dezembro de 1863, submetido à Comissão da Câmara dos Deputados, com o contrato da União e Indústria, para solução da questão perante o corpo legislativo, foi exaustivamente ventilado.

A Comissão de Comércio, Indústria e Artes assim se expressou sobre o mesmo contrato, dizendo dêle, entre outras coisas, o seguinte :

«Do exposto resulta que em vez de comprar a estrada, pagar aos seus credores particulares, e indenizar os acionistas, o Governo deveria mandar requerer a abertura da falência da Companhia; e, de acôrdo com os outros credores, proceder aos termos do respectivo processo, com a immediata nomeação de um director provisório do serviço de transportes, para que este não seja interrompido, fazendo-se o respectivo custeio pelo produto das taxas e barreiras, e depositando-se a renda líquida. Avaliada a estrada com os seus acessórios, ou ela seria vendida a uma empresa particular, distribuindo-se em rateio o preço da venda, ou o Estado pagaria aos demais credores a parte de cada um, adquirindo a plena propriedade, que poderia depois transferir a uma companhia estrangeira, em todo ou parte, conforme fôsse mais acertado, e com atenção ao que se expôs no final do parágrafo antecedente sobre a linha além Paraíba.

Pode a Comissão errar no modo de apreciar este negócio; mas por muitos e diversos motivos, é de parecer:

Que não pode ser aprovado o contrato a que se refere o Decreto nº 3.201, de 24 de dezembro de 1863, celebrado pelo Governo Imperial com o presidente da Companhia União e Indústria, para a transferência ao mesmo Governo da estrada daquelle nome e da Colônia de D. Pedro II.

«Sala das Comissões, em 5 de março de 1864 — A. C. Tavares Bastos. — A A. de Souza Carvalho (concorde com o parecer final). — Jesuino Marcondes de O. Sá (concorde com a conclusão do parecer)».

Esse parecer, acima citado, firmou as idéias que se vão ler muito interessantes :

«A Comissão pede licença para fazer uma derradeira advertência. A secção da estrada União e Indústria aquém do Paraíba (isto é, 11 1/2 léguas) ficará quase abandonada pelo público desde que chegarem a Entre Rios os trilhos da estrada de ferro D. Pedro II. Ora, êste fato há de verificar-se dentro de dois anos, segundo as bem fundadas previsões da illustre diretoria desta última empresa. Portanto, o valor real da estrada de rodagem é o da secção compreendida entre o Paraíba e Juiz de Fora (doze léguas), cujo custo foi 4.417:235\$000, excluídos os juros; ou 5.714:046\$000, incluindo o valor das estações respectivas. Resulta, pois, que (ainda mesmo aceitas as contas de despesa das obras, segundo a escrituração da Companhia), o Estado compraria uma estrada com o valor nominal de 9 ou 10.000:000\$000, mas que só tem o valor real de cerca de 5.000:000\$000 correspondente à referida secção.

«A êste respeito cabe à Comissão emitir o seu pensamento completo. A referida secção tem um declive geralmente suave; e as curvas podem ser adoçadas sem grande despesa. E', pois, uma linha de estrada de doze léguas, que se presta facilmente ao assentamento de trilhos com transportes a vapor, ou por animais. E como ela percorre uma parte importantíssima da Província de Minas Gerais, pode e deve ser transformada em ramal da estrada de ferro D. Pedro II, conforme o indicou e demonstrou amplamente, em sessão de 5 de agosto de 1862, o nobre Deputado Senhor Teófilo Otoni, a cujo discurso minucioso e profundo reporta-se a Comissão. A despesa necessária não deve, porém, ser feita pelos cofres públicos; deve-se garantir um juro razoável à empresa que disto incumbir-se, e comprar pelo valor real a obra já feita; o que pode verificar-se por meio de concordata entre o Estado e os mais credores da Companhia União e Indústria, na hipótese de abrir-se a falência à mesma Companhia, e de ser adjudicada a estrada com os seus acessórios aos ditos credores. Do produto da venda da mencionada secção far-se-ia rateio, proporcional às dívidas do Estado, de Souto & Cia. e dos outros. Assim poder-se-ia amortizar uma parte considerável de cada uma das dívidas. Parece a Comissão que isto não é mera hipótese; cuida-se atualmente de dar impulso à estrada de ferro D. Pedro II, prolongando-a pelo interior de Minas Gerais; para êsse fim é mister recorrer a uma companhia estrangeira, na insuficiência dos capitais nacionais; no contrato que com essa companhia se fizer, bem pode-se com-

preender a aludida transformação da linha além do Paraíba da estrada União e Indústria, considerando-a ramal da de D. Pedro II, e talvez sem o sacrificio da garantia de juros sôbre o capital correspondente ao custo das obras atuais e complementos delas. A Comissão não insistirá na magnitude do assunto, que aliás prende-se às mais elevadas questões discutidas pelo nobre deputado a quem referiu-se».

Além de minorar a situação da União e Indústria, resolveu-se o Governo a renovar o contrato da Companhia, por autorização da Lei nº 1.231, de 10 de setembro de 1864, e sôbre as bases do Decreto nº 3.325, de 29 de outubro do mesmo ano.

Entre outras, são elas as seguintes :

«A Companhia União e Indústria faria cessão ao Governo Imperial da estrada de rodagem que construira da cidade de Petrópolis a Juiz de Fora, na Província de Minas, com as pontes e mais obras da mesma estrada, ramais em construção, casas, barreiras e pertences da arrecadação da taxa, e bem assim das garantias de juros das Províncias de Minas e Rio.

A Companhia obrigava-se :

«A conservar, por espaço de 15 anos, a estrada, os ramais existentes, e os que construir;

«A continuar na direção da Colônia de D. Pedro II, mantendo a expensas suas, e renunciando qualquer auxilio do Governo Geral, as escolas atuais e o culto católico e protestante, enquanto não fôr a mesma colônia emancipada.

«Liquidar suas contas com os colonos, dentro do prazo de quatro meses, e abater em beneficio dêles tanto quanto baste para que o valor das terras, medição e caminhos coloniais não importem em mais de 10 rs. por braça quadrada: e a entregar-lhes, dentro daquele prazo, os títulos definitivos de suas propriedades, podendo a Companhia garantir-se pelos saldos das referidas contas, com hipoteca das mesmas terras e benfeitorias.

«Estabelecer dentro do prazo de dois anos, e em contigüidade à Colônia de D. Pedro II, cinqüenta famílias de colonos nacionais, com propriedade livre e nas mesmas condições de contrato feito com os colonos alemães, vendendo-lhes terras por preço que não exceda o seu custo, inclusive as despesas relativas a caminhos coloniais, medição dos lotes e arranchamentos provisórios, e bem assim a fundar e manter uma escola prática de agricultura, onde se ensine gratuitamente os métodos aperfeiçoados de lavoura e criação de animais domésticos.

«A concluir, sem dispêndio do Estado, o ramal que da estação da Serraria se dirige à cidade do Mar de Espanha.

«A conduzir as malas do correio para a Província de Minas.

«Subsistem em vigor as obrigações e direitos que tem a Companhia em relação às diligências e outros veiculos de transportes».

«O Governo Imperial recebe da Companhia União e Indústria a estrada e mais objetos de que trata a condição 1.<sup>a</sup> dêste contrato no valor de 9.161:800\$682, que lhe serão pagos pela seguinte forma :

«1.<sup>a</sup> Com a exoneração da responsabilidade da Companhia pelo capital levantado em Londres, na importância de ..... 6.000:000\$000 rs.

«2.<sup>a</sup> Com a quitação do que deve a Companhia à massa falida de A. J. A. Souto & Cia. na importância de 2.000:000\$000 réis.

«3.<sup>a</sup> Com a quitação do que deve a Companhia a Bahia & Irmãos, na importância de 266:342\$660.

«4.<sup>a</sup> Em apólices da divida pública entregues à Companhia, na importância de 895:459\$022.

«5.<sup>a</sup> Para fazer face ao pagamento de que trata a condição antecedente, o Governo emitirá apólices da divida pública pelo valor nominal de 1:000\$000 cada uma, vencendo juros de 6% ao ano, a contar da data dêste contrato, sendo as frações de .... 1:000\$000 pagas em dinheiro.

«6.<sup>a</sup> O Governo desiste, em favor da Companhia, do direito de receber a quantia de 200:000\$000, que lhe havia cedido por empréstimo para o estabelecimento da Colônia D. Pedro II, e bem assim dos juros do empréstimo de Londres vencidos até hoje.

«7.<sup>a</sup> O Governo cede à Companhia o produto das taxas itinerárias e barreiras existentes, durante o prazo de 15 anos, ficando a cargo da Companhia a sua arrecadação, usufruindo ela para êste fim as casas de barreiras e suas pertenças.

«Fica, porém, entendido que o saldo que resultar desta verba de receita, depois de paga a despesa da conservação da estrada, pertencerá à Companhia, e não será o Governo responsável por qualquer deficit, que porventura se possa daí originar.

«8.<sup>a</sup> A Companhia não poderá reclamar do Governo indenização alguma, sob qualquer pretexto, e com os seus haveres garan-

tirá o fiel cumprimento das condições acima estipuladas, e de quaisquer reclamações de terceiros.

«9ª Ficam em vigor os contratos existentes, na parte em que não foram alterados pelo presente».

Enquanto isso, como dissera Mariano Procópio, a estrada de ferro Pedro II ainda demorava, por seis anos, a sua entrada no território mineiro. O Sr. Conselheiro Cristiano Otoni, no folheto *O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil*, dado a lume em 1869 já esclarecera: «que a Província de Minas Gerais, não possui uma légua de trilhos de ferro», pois a de D. Pedro II «apenas toca a sua raia».

Os trabalhos da construção da estrada União e Indústria foram inaugurados a 12 de abril de 1856. No dia 18 de abril de 1858, verificou-se a abertura da secção da Vila Teresa, de Petrópolis a Pedro do Rio, na distância de cinco léguas; dois anos mais tarde, a 28 de abril de 1860, realizava a entrega do trecho seguinte, de Pedro do Rio à Posse, em duas léguas e meia, atravessando a serra do Taquaril e, finalmente, a 23 de junho de 1861, a cerimônia inaugural estendia-se ao trecho de Juiz de Fora, num total de mais de dezoito léguas.

## CAPÍTULO V

### PANORAMA DA UNIÃO E INDÚSTRIA

Vamos encerrar esta primeira parte do nosso trabalho, passando diante dos olhos do leitor o panorama da extinta União e Indústria, de modo flagrante, pois as impressões aí focalizadas são extraídas do interessante e hoje raro livrinho intitulado *Doze Horas de Diligências* (Guia do Viajante de Petrópolis a Juiz de Fora, escrito em dois idiomas Português e Francês), pelo fotógrafo de Suas Majestades e Altezas Imperiais, Revert-Henry Klumb, em edição de J. J. da Costa Pereira Braga.

Vamos transcrever o livrinho :

#### A SUA MAJESTADE A IMPERATRIZ

Senhora,

Quando concebi o projeto de escrever êste pequeno livro, meu primeiro pensamento foi que só a Vossa Majestade me era permitido dedicar êste simples ensaio descritivo de uma das mais belas estradas do Império.

Sou talvez muito presunçoso, ousando oferecer a Vossa Majestade a dedicatória dêste opúsculo; entretanto, ouso esperar que Vossa Majestade me fará a graça insigne de aceitá-lo, ainda que não fôsse mais senão para servir de incentivo ao sentimento que me inspirou.

No benévolo acolhimento de Vossa Majestade — que já se dignou fazer tanto por mim — procurarei os meios para realizar trabalhos mais importantes que tenciono fazer no futuro.

Como esta esperança tenho a honrã de ser

De V. M. o muito humilde e obediente servo,

*Revert — Henry Klumb*



*Diligência da União e Indústria*  
(Do livro de Philuvio de Cerqueira Rodrigues)  
«A União e Indústria, Pioneira das Estradas de Rodagem Brasileiras»



## DO RIO DE JANEIRO A PETRÓPOLIS

PELO VAPOR E A ESTRADA DE FERRO DE MAUÁ

(Serviço todos os dias)

Partida da Prainha às seis horas da manhã, nos domingos e dias de festejos; às duas horas da tarde, nos dias úteis.

Estas horas de partida são algumas vezes alteradas, porém os jornais indicam esta mudança alguns dias antes.

Há «*tilburys*» para conduzir os passageiros à estação do embarque: tomados no interior da cidade, custam 500 réis; os carros de 4 lugares custam 2\$000.

Os bilhetes para Petrópolis são entregues para viagem inteira ou para as estações.

Viagem inteira :

1ª classe .....	8\$000
2ª classe .....	6\$000
3ª classe .....	descalços 4\$000

Estabeleceu-se a 3ª classe para os escravos, porém as pessoas que querem tirar o calçado ali são admitidas, o que frequentemente acontece com a maior parte dos trabalhadores dos campos.

Para as estações paga-se :

Da Prainha a Mauá, 1ª classe .....	1\$500
Da Prainha a Mauá, descalços .....	\$500
Da Prainha a Inhomerim, 1ª classe .....	2\$500
Da Prainha a Inhomerim, 2ª classe .....	1\$500
Da Prainha a Inhomerim, descalços .....	1\$000
Da Prainha a Raiz da Serra, 1ª classe .....	4\$000
Da Prainha a Raiz da Serra, 2ª classe .....	3\$000
Da Prainha a Raiz da Serra, descalços .....	1\$000
Carros da Serra, 1ª classe .....	4\$000
Carros da Serra, 2ª classe .....	3\$000

A viagem em vapor, os instantes passados sobre a estrada de ferro e a subida da serra, oferecem aos amadores as vistas as mais agradáveis. Do ponto culminante desta montanha, elevada de 1.000 metros, pouco mais ou menos, acima do nível do mar, um panorama imenso e de um aspecto verdadeiramente esplêndido encanta a vista. No extremo horizonte avista-se o Rio de Janeiro, com sua baía que o cinge, e que é tão vasta que poucas são conhecidas que a igualem.

Em breve offereceremos aos nossos leitores um pequeno guia do Rio de Janeiro a Petrópolis, para explicar esta viagem.

#### CHEGADA A PETRÓPOLIS

Encontra-se um confortável passadio no hotel de Bragança e na casa particular do Sr. Dujardin, antigo Hotel de França.

No Hotel de Bragança paga-se por pessoa e por dia sem as bebidas 5\$000; em casa do Sr. Dujardin trata-se com êle mesmo.

Encontram-se em Petrópolis carros e cavalos de aluguel para passeios nos arredores.

A tarde, as pessoas que gostam de baile acharão ali o seu desiderato; os alemães, êsses laboriosos colonos, entregam-se com fúria a êste divertimento.

Nos domingos e dias de festejo principiam a dançar às seis horas da tarde e finalizam às seis horas da manhã. Petrópolis não tendo a felicidade de possuir o gás — vejam os leitores como êsses filhos da grande raça germânica sabem suprir esta falta de luz.

N. B. — Julgo eu dever observar aos meus leitores que não é sempre prudente tomar os lugares de tejadilho para subir a serra, visto chover quase todos os dias, antes de chegar ao lugar do destino.

#### PREFÁCIO

Não é a primeira vez que experimento o desejo de tornar conhecida a bela estrada União e Indústria (\*); infelizmente nem sempre os meios pecuniários estão na relação dêsses desejos, as mais das vêzes é-me impossível realizar minhas idéias.

No entretanto, um dia que me achava fazendo retratos numa casa que me é cara, resolvi definitivamente pôr mãos à obra, e escrevi estas *Doze Horas em Diligência*, que tenho a honra de recomendar aos meus leitores.

Num trabalho feito a galope não se pode esperar encontrar estilo elegante e florido, mas sim uma ligeira descrição dos lugares notáveis atravessados por uma estrada magnifica. Esta obra não tem merecimento senão o de ser o primeiro guia do viajante, feito no País, guia ilustrado de desenhos copiados da fotografia.

---

(\*) A idéia primeira é de 1861; em 1863 trabalhei nela; em 1864 e 1866 continuei o trabalho, em 1867 e 1868 acabei as vistas; em 1870 tratei da publicação com um editor e enfim em 1872 vejo-a realizada!



*Petrópolis — Vista geral*  
(Do livro de Klumb — 1872)



*Petrópolis — Hotel Inglês*  
(Do livro de Klumb — 1872)



Ouso esperar que seja de tanta utilidade ao jovem brasileiro, desejoso de instruir-se, como ao estrangeiro, que se dará por satisfeito de levar uma lembrança desta terra admirável, que nunca se percorre sem sentir vivas emoções, causadas pela variedade e o grandioso de sua natureza.

Se a minha simples descrição fôr útil à história, se os desenhos tirados de minhas fotografias atraírem a atenção dos amadores, se os quadros que elles representam causarem algumas sensações aos verdadeiros artistas, julgar-me-ei largamente recompensado das minhas fadigas e das minhas excursões nesta magnífica terra de Santa Cruz, que habito há quase 20 anos e que deixará na minha memória a mais bela lembrança da minha humilde existência.

## A PARTIDA

São seis horas da manhã. Os sons agudos da trombeta fazem-se ouvir. É o condutor (1) que nos chama à diligência.

As mulas impacientes batem o chão com as patas frementes; já disparariam, senão fôsssem retidas pela mão vigorosa do criado de estrebaria. Esse barulho discordante, reunido aos da trombeta, nos dizem suficientemente que não temos um instante a perder.

Entrem, entrem; partimos!

Vamos com rapidez, deixando atrás de nós a Rua do Imperador; à direita esgue-se gracioso, porém não concluído, o Palácio Imperial; entremos na Rua dos Protestantes. Uma curva, e depois nos achamos no vale encantador de Westphalia, último arrabalde dêste pequeno Versailles Brasileiro.

À esquerda, uma ponte atravessa o Piabanha, caprichoso riacho que nasce na vertente ocidental da cordilheira dos Órgãos, e que depois de haver banhado com seus tributários todos os valesinhos de Petrópolis, nos acompanhará em nossa excursão por mais de 60 ks, ora violento e fogoso com uma torrente indomada. Do outro lado desta ponte existe o palacete do Barão de Mauá, cujo nome e serviços prestados são sinceramente louvados por todos os brasileiros.

O Barão de Mauá é um dêsses homens que honram sua época e elevam-se a si mesmos elevando o seu país.

Marchamos com tôda rapidez; nossas mulas atravessam o espaço na razão de 16 km, por cada hora. Ali a casa do embaixador da Rússia, o Sr. de Glinka; em frente, num rochedo

---

(1) Talvez João Alemão ou menino Brandão, se fôr o último eu vô-lo recomendo, elle merece muito ser apreciado.

à nossa direita, uma chapa de mármore recorda os primeiros trabalhos da estrada União e Indústria, obra grandiosa que vamos hoje percorrer, devida à inteligente e incansável perseverança do finado Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage, que apesar de todos os obstáculos e superando tôdas as dificuldades conseguiu finalmente dotar o seu país de uma via de comunicação admirável, que desenvolveu a riqueza de duas províncias e trouxe um progresso imenso que aumenta todos os dias.

Corremos sempre. Chegando à ponte do Retiro, passamos para a margem esquerda do Piabanha; aqui e acolá transforma-se em torrente e suas cachoeiras sucessivas formam afinal a esplêndida cascata de Bulhões — Cascatinha, que do carro não podemos ver, mas cujos surdos roncoss ouvimos por baixo dos pés, como um trovão longínquo. Esta cascata acha-se 780 metros, pouco mais ou menos, acima do nível do mar, sendo um bonito passeio para os habitantes de Petrópolis; encontram-se ali picadas em zig-zag, de onde se descobrem quadros encantadores.

O vale de Westphalia, que acabamos de percorrer, é freqüentemente o teatro de cenas de desolação, quando o Piabanha enche com as chuvas diluvianas que às vêzes caem em Petrópolis; êste pequeno rio sai de seu leito por demais estreito, atira-se, arrastando sôbre sua passagem as árvores, as casas, o solo vegetal mesmo, deixando apenas o rochedo nu e assolado.

A noite medonha de 8 de janeiro de 1866, fora outras, deixará por muito tempo a sua terrível lembrança.

— Amigos, que nos acompanhais nesta viagem, embuçai os capotes, escondi o rosto nos *cache-nez*, se tiverdes o cuidado de trazê-los, porque o ar glacial que sopra neste lugar, torna-se ainda mais vivo pela rápida descida de Samambaia.

Estamos agora no ponto de intersecção de dois ou três vales, cercados de picos graníticos, elevados e muito pitorescos; mas por ora perfeitamente gelados, por causa de seus raios anaclásticos, e naturalmente tanto frio quanto calor emitem ao meio dia.

Êste belo grupo de agulhas de granito, lançadas de um só jacto a esta altura vertiginosa, pareceria talvez devido a uma dessas poderosas rupturas da casca sólida do nosso Globo: dominando a paisagem torna-a infinitamente pitoresca, porém, sobretudo, o que ainda mais se faz notável é o efeito que produzem aquelas árvores magníficas «*Araucarias Brasilienses*»; certamente que se pode supô-las contemporâneas dessas mesmas agulhas, porque suas alturas e seus estranhos aspectos indicam suficientemente que elas aí se acham desde longos anos.

Pararemos cinco minutos. É a



*Petrópolis — Palácio Imperial*  
*(Do livro de Klumb — 1872)*

— Nota: Neste Palácio funciona hoje o Museu Imperial





*Cascata Bulhões — Cascatinha*  
(Do livro de Klumb — 1872)



## PRIMEIRA MUDA

### CORREIAS

Na fazenda que se vê à nossa direita há uma lembrança histórica. Em 1830-1831, D. Pedro I indo visitar a Província de Minas Gerais aí parou; existe ainda o quarto onde foi convidado a passar a noite.

Um pouco mais longe da fazenda, a pouco mais ou menos dois quilômetros, há uma pequena e linda cascata, que de vez em quando é o alvo do passeio da Família Imperial; os estrangeiros que vão a Petrópolis raras vezes deixam de lá ir.

Andamos de novo; a estrada plana continua descendo quase insensivelmente até o Alto do Taquaril.

Alcançamos a ponte do Bom Sucesso, gracioso trabalho de ferro, sistema vigas direitas e grades.

Esta ponte deve o seu nome ao rio que atravessa e que tem o seu confluente nas águas do Piabanha, por baixo mesmo do arco. Em 1866, na inundação de que já falei, as águas do Piabanha refluíram com uma impetuosidade tal, que a ponte correu graves riscos de destruição; os pilares ficaram suspensos no vão, sustentando-se só por uma força de inércia.

Novos trabalhos de consolidação foram feitos depois, e hoje nenhum acidente desta ordem é de temer-se.

Ainda outra ponte, chamada da Olaria, sobre o Piabanha; sua forma é singular, seus arcos laterais parecem-se com as caixas das rodas de um vapor, que os ingleses chamam «Bow String», sistema muito moderno, que se recomenda mais por sua solidez do que pela elegância.

O hábil engenheiro desta parte da estrada, Sr. Bulhões, empregou quase todos os sistemas de pontes conhecidos, combinando-os com uma inteligência rara, o que, junto ao encanto da variedade, reúne a vantagem de fazer dêsses trabalhos de arte especiais um importante ponto de estudo para um jovem engenheiro.

Uma outra ponte, chamada de Santo Antônio, é de varões retos de ferro.

O vale que percorremos nada tem de muito notável por sua fertilidade; é ainda muito elevado, e o humus vegetal arrastado sobre êstes declives rochosos não chega a acumular-se em quantidade suficiente para formar um terreno próprio às culturas especiais; todavia, a fecundidade relativa dêste terreno permite ao incansável colono colher anualmente duas colheitas de milho,

feijão e batatas, que amadurecem sucessivamente e indenizam o trabalhador de suas fadigas e dos seus cuidados.

De quantas famílias infelizes da Europa, êste canto de terra faria a felicidade?

O homem inteligente que fêz com labor, dêste terreno, estéril na aparência, um terreno mais produtivo que uma plantação de café, é um português, Antônio Tavares Bastos. Emprega unicamente braços livres, e mesmo pagando-os bem, ainda lhe fica um benefício razoável. É à sua iniciativa, ouvimos dizer, que se deve esta capelinha chamada de Itaipava, que vemos por cima daquela trincheira, à nossa direita.

À nossa esquerda vê-se a cascata chamada o Salto: em certo tempo do ano pesca-se ali o peixe com cêstos; a descrição que me fizeram lembrou-me a famigerada pesca do «naze» (narizes) que vi praticar em pequeno rio da Suíça. À noite uma multidão de pessoas munidas de archotes se entregavam a êste divertimento. Era verdadeiramente curioso. Eu vi as duas margens do rio literalmente cobertas de peixes e como aquêles não serviam para comer perguntava a mim mesmo, porque parece que êsses peixes são dos mais saborosos.

Algumas curvas, alguns pequenos recantos, que fariam as delícias de um pintor, e os marcos quilométricos fogem atrás de nós; contamos o número 30 e estamos na

## SEGUNDA MUDA

### PEDRO DO RIO

Desta imensa estação, que foi a primeira da Companhia, breve nada mais restará do que o desenho tirado da fotografia que acompanha êste pequeno livro. Ao ruído e à animação sucederam a calma e o silêncio.

Durante os anos de 1858 e 1859, ela recebeu perto de 400.000 sacos de café; em 1867 apenas recebeu 5.187 sacos. É verdade que nos primeiros anos a estrada não ia além, e os lavradores deviam, à custa dos maiores sacrificios, conduzir os seus produtos até a estação. Hoje os carros da Companhia recebem os cafés em tôda a extensão da estrada e os transportam até o Rio de Janeiro, com uma economia que se pode avaliar em 12.403:000\$000, em benefício da agricultura e do comércio, desde a criação desta magnifica via de comunicação.

A exportação de café, que em 1858 era apenas de 126.276 sacos, elevou-se em 1867 a 496.144 sacos, transportados pelos carros da Companhia, e pode-se avaliar em quantia igual aos



*Estação Pedro do Rio*  
*(Do livro de Klumb)*



transportados particulares; os nove ou dez mil contos de réis empregados nesta obra nacional têm contribuído para o aumento da riqueza pública, e o finado Sr. Lage, que foi dela o criador, merecerá sempre os maiores elogios quando se falar em serviços prestados ao País.

Durante esta digressão estatística mudaram-se os animais da nossa diligência e a nova parelha nos arrasta com a mesma rapidez que a precedente.

O Piabanha corre à nossa esquerda, ora límpido e calmo, ora quebrando-se em cascatas no seu leito de rochedos; já vão surgindo à nossa frente os declives rochosos da garganta do Taquaril, que o rio atravessa, precipitando-se por uma estreita fenda de granito; chegamos a um dos pontos mais pitorescos desta serra; à direita vêde aquela cascata chamada Jacubá; parece uma grande toalha d'água de quase oito metros de largura; era tão regular que antes parece uma obra de arte do que da natureza.

O vale estreita-se cada vez mais, imensas paredes de granito elevam-se verticalmente de cada lado da estrada; seus flancos quase perpendiculares conservam nas suas anfractuosidades alguma terra, onde cresce uma multidão de Bromélias. Esta parte da estrada é quase tôda lavrada na rocha, pendora o precipício, no fundo do qual correm roncando as ondas iradas do Piabanha.

Neste lugar do Taquaril, selvagem e majestoso, existe o único abaixamento desta serra que tínhamos à nossa esquerda desde Petrópolis, e, portanto, o único desfiladeiro possível para passar do vale superior do Piabanha ao da Posse.

Os trabalhos consideráveis feitos nesta estreita passagem, testemunham o poder, a vontade e a perseverança humana; com efeito, representam-se os primeiros mineiros, suspensos a umas cordas sôbre paredes verticais, batendo o duro granito; por baixo dos pés as detonações das minas, repercutidas pelos ecos, confundiam-se com o estrondo das massas de pedras arrancadas pela pólvora, e que, de queda em queda, precipitavam-se no fundo do abismo.

Na época da construção desta parte da estrada, S. M. o Senhor D. Pedro II, que mostra sempre o mais vivo interesse por todos os melhoramentos do País, quis verificar êsses trabalhos audaciosos; construiu-se para êsse fim, sôbre umas barras de ferro fincadas no rochedo, um caminho suspenso, vacilante e frágil, sôbre o qual o Imperador passou duas vêzes a cavalo, com tôda a sua calma, como se estivesse passeando na Quinta de São Cristóvão.





*Ponte de Sant' Anna*  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)



*Estação de Luiz Gomes*  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)





*Ponte da Posse*  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)



*Vale da Posse*  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)



muita produção, que confinam ali. Portanto não é raro encontrar caminhando um grande número de mulas carregadas, conforme os usos do País, e andando em longas fileiras atrás da «madrinha», cujos arreios são ornados de chapas de prata, de campainhas e algumas vezes de uma boneca vestida e orgulhosamente posta na parte superior da cabeçada, de modo que fica entre as orelhas. Estes ouropéis, na crença ingênua dos tropeiros, são destinados a simbolizar a protetora da tropa.

À direita é a junção do Rio Prêto e do Piabanha; uma ponte de madeira torcida e balançando, na época que escrevemos estas linhas e uma outra mais longe, que não pudemos ver, faziam com as da Companhia o mais lastimoso contraste.

Em redor de nós, sobre as colinas, aparecem longas linhas de arbustos; são as primeiras plantações de café importantes que temos encontrado; anunciam a fazenda da Julioca, propriedade do Major Koeller, filho do primeiro administrador e quase criador da Colônia de Petrópolis.

Alguns passos ainda e descemos na

## QUARTA MUDA

### JULIOCA

Este pequeno edificio de pedras, assaz original e gracioso em suas formas, não prestou os serviços que dêle se esperava: o movimento comercial, nesta estação, foi sem importância. Esta pequena casa avarandada, que vemos era em outros tempos a pousada de passagem do Sr. Bulhões, engenheiro da estrada, quando fazia suas visitas de inspeção.

Esta morada é muito pequena, porém encantadora.

Não é verdade que ali se viveria feliz com ela?... sobretudo se, mais venturosa que a «Liseta» de Béranger, ela pudesse conservar sempre os seus vinte anos.

Estamos no carro; correr mais depressa é difficil; descemos; à nossa direita o Piabanha quebra-se em cascatas, transpondo, por saltos sucessivos, as diferentes camadas de rochedos que obstruem seu leito. Neste vale, tão ondulado e tão cheio de rochas desmoronadas, o sábio naturalista Agassiz achou os vestígios do cascalho de montes de gelo, que confirmam a célebre teoria do resfriamento do Globo; pois tanto frio fêz naquele lugar, como diz este grande professor, que não se pode negar que hoje a temperatura não está longe de assemelhar-se à dos polos.

Eis a ponte de Santana; atravessamos ainda para a outra margem do Piabanha. Esta ponte é enviesada, com grandes vigas e grades, com pavimento inferior e «contraventement» (peças obliquas) superior; é a mais bonita de tôdas as que vimos e ainda veremos; sua arquitetura faz dela um verdadeiro objeto de arte, elegante e leve.

No tempo de sua construção, uma das grandes vigas caiu no rio; imaginem o trabalho que foi preciso para retirá-la.

Estamos perto, ou antes, chegamos a

## QUINTA MUDA

### LUIS GOMES OU CAMPO DA GRAMA

Esta estação foi tôda construída com madeiras, sistema americano. O interior é muito curioso; como solidez nada deixa a desejar, mas o preço elevado da mão de obra, e ainda mais, a dificuldade incalculável de obter madeiras com facilidade, neste país das florestas virgens, pela falta absoluta de meios de transporte, há de restringir, e por muito tempo, a continuação dêste sistema de construção.

Entremos no vale do Paraíba; a estrada é quase horizontal; estamos ainda perto de uma ponte sobre o Piabanha, que pela última vez vamos atravessar; alguns quilômetros mais longe, êste pequeno rio irá levar o tributo de suas águas ao Paraíba. A ponte de que falo chama-se Carlos Gomes, é a última construída pelo engenheiro Bulhões; é de vigas tubulares e grades; boa combinação de ferro empregado, leveza das vigas e força de sua construção, mereceu esta obra de arte a honra de ser citada como modelo nas obras tecnológicas da Europa.

Aqui estão longas linhas retas; as margens da estrada são guarnecidas profusamente de grandes e belas árvores; vê-se ali grande quantidade de «flamboião», (sic) árvore do Peru.

À direita e à esquerda estendem-se vastas florestas virgens e a vista abandona-se na contemplação dessas cortinas de verdura.

Estamos enfim no Paraíba, nome derivado de duas palavras indígenas — para-iba — água clara — o qual toma nasença em uma pequena lagoa da serra Bocaina, cinco ou seis léguas ao nordeste da cidade de Parati, Província do Rio de Janeiro.

Vamos atravessar êste grande rio, sobre uma ponte de ferro de três arcos, de cinqüenta metros de comprimento cada um; essa ponte, obra do engenheiro alemão, o Sr. Koeller, ultimamente encarregado de uma missão de exploração no interior do Império,



*Estação da Julioca*  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)



*Vale da Julioca*  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)





*Ponte de Sant'Anna*  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)



*Estação de Luiz Gomes*  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)





*Ponte Carlos Gomes*  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)



e atualmente na Europa, é um muito belo e seguro trabalho; é pena que considerações econômicas tenham feito sacrificar o aspecto monumental que lhe teria dado um maior pavimento e uma maior elevação acima da água. Apesar disto, é uma obra notável, tanto pela concepção, como pela execução; a alvenaria fez e faz ainda a admiração das pessoas competentes.

Um apito repercutiu no ar; um penacho de negra fumaça levanta-se acima de enormes edifícios de tijolos encarnados; isto anuncia a estrada de ferro D. Pedro II, ponto de encruzamento das duas estradas. São 11 horas e meia. Será por ventura necessário dizê-lo ?

Neste momento, o que nos deve sobretudo interessar, segundo me parece, é que nos será possível almoçar e depois descansar. Só subiremos agora no carro depois da chegada do trem e ainda teremos de esperar a hora de sua partida do costume, fixada à uma hora e cinquenta e cinco minutos.

Estamos no meio do caminho: e o que pensais desta

## SEXTA MUDA ?

### ENTRE RIOS

Aproveitaremos o momento de descanso que nos é dado, para dizer algumas palavras relativamente às rivalidades ocasionadas pelo encruzamento dessas duas estradas.

Certamente estimamos ver o progresso desenvolver-se neste formoso país, e não foi sem experimentar viva emoção que temos saudado a primeira locomotiva que chegou até aqui; entretanto, ficamos também penalizados vendo tanto trabalho, tanta inteligência e tantos esforços empregados em um dos mais gigantescos trabalhos empreendidos até então no Brasil, como esta magnífica estrada União e Indústria, ficarem por isso mesmo inutilizados dali a pouco.

O homem deve, pois, abandonar assim o que lhe custou tantos cuidados e tantos sacrifícios para edificar ?

Defronte está a estação da estrada de ferro, maciça, pesada e a nosso ver pouco segura.

Estamos certos que os construtores dêste edificio hão de desculpar nossa franqueza, sobretudo quando souberem que podemos afiançar-lhes ter visto esta estação, tão bem construída aparentemente, não poder resistir a uma chuva um pouco forte, nem mesmo a uma ventania, sem que no dia seguinte haja necessidade de alguns consertos.

No horizonte longinquo fogem as linhas de estrada de ferro, e o Paraíba anda vagaroso, trazendo de nosso lado as suas ondas. Em breve vos faremos conhecer suas curiosidades, se este itinerário tiver a fortuna de vos agradar, caros leitores; as casas brancas, que a um quilômetro perdemos de vista, são da fazenda de Cantagalo, propriedade da Baronesa de Entre Rios; mais longe acha-se a cidade da Paraíba do Sul, inteiramente decaída de sua antiga importância, a estrada de ferro acabando de dar-lhe os últimos golpes.

É uma hora e cinquent e cinco minutos, o condutor nos chama, subimos à diligência para continuar nossa viagem.

Desde Petrópolis, que é de 845 metros elevado acima do nível do mar, até aqui, onde não estamos mais do que a 302 metros somente, descemos; agora, vamos subir até Juiz de Fora, a 721 metros.

Muitas vêzes desceremos e subiremos para atravessar as diferentes ramificações da Mantiqueira e passar de um vale para outro.

Estamos na serra das Abóboras, que separa o vale do Paraíba dos do Paraibuna e Rio Prêto; ali penetramos por uma miniatura de túnel; depois de o haver transposto em um segundo, sendo este tempo mais que suficiente, apresenta-se à nossa vista um quadro bastante formoso. É a fazenda do finado Visconde do Rio Novo, Conde Palatino; a pequena capela que se destaca no azul do céu, no cume da colina, termina o efeito do quadro.

O visconde, que residiu na Europa, introduziu na sua fazenda as máquinas e os aparelhos de cultura os mais modernos; seus produtos são expedidos diretamente para o nosso Velho Mundo, com a marca da casa; ainda uma prova evidente dos conselhos judiciosos do Sr. Lage aos lavradores do Brasil.

Todos os terrenos que vemos são de uma grande fertilidade; podemos julgar desta pelas formosas plantações de café, milho, arroz e mandioca, que nos circundam e fogem atrás de nós.

Já descemos ao vale do Paraibuna; uma encantadora amostra de floresta virgem nos proporciona uma sombra mais agradável. Em breve, um largo rio, o Paraibuna, vai apresentar-se a nossos olhos; elle serve de limite às duas Províncias, Rio de Janeiro e Minas Geraes.

A propriedade que alcançamos com a mão esquerda, na passagem, pertence ao fazendeiro Antônio Rodrigues Pinto de Andrade, filho do falecido e honrado Barão de Piabanha; jamais me será possível elogiar bastante este fidalgo, tão querido enquanto vivo. Não tive a honra de o conhecer particularmente,

porém tive a de ser apresentado a seus filhos! pareceram-me justificar o adágio — tal pai, tais filhos.

Três minutos ainda e chegamos à

## SÉTIMA MUDA

### SERRARIA

A estação é construída em forma de «chalet», ela tem uma certa importância para a Companhia, por causa dos produtos que aqui chegam do Mar de Espanha e até de Leopoldina.

Uma pequena ponte de madeira, sistema americano, conduz o viajante à fronteira mineira; a estrada, costeando e atravessando em três pontes diversas o rio Cágado, chega afinal à pequenina cidade do Mar de Espanha, situada a trinta e dois quilômetros da Serraria.

A ponte e a estrada foram feitas à custa da Companhia União e Indústria, cujo nome ainda por mais de uma vez encontraremos ligado aos melhoramentos do país.

Da Serraria à Paraibuna seguimos constantemente o rio; a estrada é plana e sem habitações; ela seria na verdade monótona, sem a vizinhança da água, que parece ali estar a propósito para romper algum tanto aquela solidão. Uma avenida de bambus de quatro quilômetros desperta a nossa atenção, para apresentar uma espécie de voltas a perder de vista. Mais longe, um pequenino bosque onde a estrada vai serpeando entre árvores e rochedos; faria julgar estarmos passeando em um parque inglês.

À nossa esquerda eleva-se um velho casebre: a velha Paraibuna era outrora uma espécie de alfândega, onde se percebiam os direitos sobre o ouro e os diamantes que vinham de Minas. Ali, o intrépido Pais Leme abriu uma passagem, no meio dessas solidões, e traçou a estrada entre os campos de Barbacena e a cidade da Paraíba do Sul.

À nossa frente levanta-se uma colossal pirâmide — a pedra do Paraibuna, um imenso montão de granito, cuja parede vertical eleva-se, de um só lance, a mais de 400 metros de altura.

Enormes pedaços foram-se destacando desta massa imponente e rolaram aqui e acolá, alguns foram até ao leito do rio e estorvando-lhe o curso formaram a ruidosa e selvagem Cascata do Inferno. Vamos chegar à décima estação; antes de descer do carro permitam-me uma digressão.

A meia circunferência que se forma perto desta pequena igreja, atrás dessas estrebarias, é o princípio da estrada das Flores,

lindo caminho de distrito, cuja extensão é de 24 quilômetros; êle segue o vale do rio Prêto; a Companhia foi auxiliada na execução dos trabalhos pela cooperação ativa dos proprietários limítrofes, que compreenderam perfeitamente as vantagens resultantes para êles de uma saída que semelhante via daria aos seus produtos.

Este caminho está concluído há muito tempo, disse o engenheiro encarregado de sua construção, o Sr. Audemars; é sobretudo a êsse amigo que devo as informações que me ajudaram a fazer êste trabalho; creio, portanto, dever aproveitar a ocasião que se oferece, para lhe exprimir tôda minha gratidão, tanto mais que foi na sua casa, na Paraibuna, e seguindo seus conselhos, que concebi firmeza e perseverança para prosseguir com outros trabalhos, que em breve serão publicados.

Porém, chegamos. Pare-se cinco minutos.

## OITAVA MUDA

### PARAIBUNA

Derivado de três palavras da língua indiana: Para-y-huna (\*) água turva ou escura, e devendo sua origem à junção dos rios Barros e Prêto, Paraibuna forma um gracioso panorama.

Nosso desenho, copiado da fotografia, vô-lo representará melhor do que não saberia fazê-lo com uma longa descrição.

Gostamos desta estação!... salvo, portanto, o pôsto de soldados e o garbo dessa boa gente colocada à entrada da ponte.

Contaram-nos que aquelas sentinelas eram encarregadas de guardar a fronteira que separa a Província do Rio de Janeiro da de Minas Gerais; fronteira muitas vezes mais difícil de transpor que a grande muralha da China.

A grade, que cerca a entrada da ponte, fecha-se às horas precisas da tarde, e la sômente se abre às seis horas da manhã.

Ê assim que durante 12 horas é proibido aos habitantes de uma Província chegar ao território vizinho, a menos de ser particularmente conhecido da sentinela, ou viajante audacioso que, calcando aos pés os usos descritos, salta por cima da famosa barreira, o que aconteceu a êste vosso criado.

Deixemos, porém, êsses miseráveis vexames de um fisco atrasado; a estrada está aberta diante da diligência.

Passamos do outro lado desta ponte que tem 100 metros de comprimento; um talhamar dos arcos desta ponte é inteiramente construído sôbre rochedo.

---

(\*) Para-iba-una.



*Estação de Entre Rios  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)*



*Antiga instalação da Companhia União e Indústria. ...Ontem, diligências morosas... hoje, automóveis, ônibus e caminhões, devorando distâncias*





*Ponte de Entre Rios  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)*



*Antigo hotel da União e Indústria. Hoje, ponto de turismo, tendo sofrido  
o prédio ligeiras modificações*





*O Rio Paraibuna na fronteira de Minas  
(Do «Álbum do Município de Juiz de Fora» — do autor)*



*Estação Paraibuna  
(Do livro de Klumb)*



A esta ponte se liga uma página da História do Brasil.

Em 1842, na época dos sanguinolentos acontecimentos de Minas, os rebeldes a incendiaram; era ela então de madeira; êste fato foi por muito tempo exprobrado a um dos maiores vultos políticos do país.

Na saída desta ponte, entrando na terra mineira, nossa vista pára numa chapa de mármore branco, selada na rocha que costeia a estrada.

Sôbre esta chapa estão gravadas as belas palavras proferidas por S. M. o Imperador D. Pedro II, na época da inauguração da estrada.

Jamais tão nobre estímulo mereceu tanto de ser transmitido à posteridade.

Damos pois o texto :

«Uma emprêsa cujo fim é a construção de uma estrada que ligue duas Províncias tão importantes, e que, continuando talvez para o futuro até as margens do segundo rio do Brasil, reunirá os interesses de seis Províncias, de certo merece ser chamada patriótica».

«Afianço-lhe, pois, a continuação de minha proteção, e creio que não poderia melhor agradecer os sentimentos de amor e fidelidade que acaba de me manifestar em nome da Companhia».

Até a próxima estação pouco há de interessante.

Lançamos um último olhar sôbre o Paraibuna, que acaba de receber o Rio Prêto, não obstante ser mais considerável do que êle; em breve vamos abandoná-lo para não mais o encontrar, senão em Matias, transformado em um simples regato.

Não corremos mais com a rapidez de há pouco, ainda que nossa marcha seja acelerada; a subida é longa, temos que contar 10 quilômetros, por mais suave que seja a subida, as mulas sentem o serviço que lhes coube.

Passamos a Rancharia, esta pequena cidade nascida ontem; é a mais importante conglomeração de casas que temos encontrado desde Petrópolis; ela possui duas igrejas, um chafariz no meio da praça grande, um juiz de paz e eleitores.

O que mais é preciso ? — dizia Lafontaine.

Nossas mulas responderiam, se lhes fôsse possível, que é o descanso que achamos na

## NONA MUDA

SIMÃO PEREIRA

Nada de muito importante, nada mesmo de curioso nesta estação; seguiremos para Matias.

A nossa esquerda algumas casas cobertas de côlmo; é um ensaio de colonização alemã, tentado por um jovem fazendeiro o Sr. Dr. Duque, homem inteligente e entusiasta do progresso; esperamos que esta tentativa de colonização será coroada de feliz êxito, pôsto que algumas experiências feitas em outros lugares com os mesmos elementos tenham tido funestos resultados.

Atravessamos uma garganta elevada de 503 metros acima do nível do mar, e descemos de novo para o vale do Paraibuna, que havíamos deixado a oito quilômetros atrás; aqui está êle serpeando em um valesinho costeadado de verdes pastagens.

Esta paisagem é graciosa como um idílio, ela descansa a vista da monotonia das brenhas e matas que há tanto tempo limitavam o horizonte.

Esta fazenda é a propriedade do Barão de Bertioga; foi uma das primeiras onde se plantou o café; constrangido e violentado por assim dizer, o barão, que então tinha o nome plebeu de Silva Pinto, resolveu-se a empreender esta cultura, à qual deve sua colossal fortuna.

O barão era empregado do Sr. Vale da Gama, o qual, zeloso propagador da nova planta, cuja importância tão bem adivinhava, obrigou o seu subordinado a plantá-la no meio dos campos de milho, que constituíam tôda a produção agrícola daquela época.

Êstes arbustos frutíferos, como os chamavam os fazendeiros rotineiros, formam hoje sem dúvida alguma o mais produtivo ramo da fortuna do Brasil.

Ainda alguns grupos de coqueiros, formando gratiosos quadros que estariam em lugar apropriado no álbum de um artista, e chegamos à

## DÉCIMA MUDA

MATIAS

É uma antiga barreira, onde pagavam-se os direitos sôbre o ouro e os diamantes vindos de Minas Gerais; enormes quantidades dêsses preciosos minerais passaram neste lugar; a riqueza do País se apresenta hoje sob outras formas, carros enfileirados,



*Tropa em marcha*  
(Do livro de Klumb)



carregados de café, de algodão e outros produtos agrícolas, provam suficientemente o que afirmamos.

À nossa direita, uma pequena cascata cai em alva espuma do alto de um rochedo; porém subimos ao carro, o dia vai declinando e o nosso condutor parece com pressa de chegar.

Passamos além do grupo de casas que formam o lugarejo de Matias, atravessamos uma zona onde nada de interessante se apresenta à nossa vista, depois atravessamos o Paraibuna sobre uma ponte de madeira, de estilo antigo, que difere muito das que temos visto; esta ponte, que se chama de Zamba, foi construída para a antiga estrada de Minas e foi utilizada para a passagem da nova.

Subimos um declive suave e contínuo; é a passagem da Mar-mela; a estrada, lavrada de distância em distância num granito porfiróide, costeia os flancos da montanha, e vê-se um abismo onde o Paraibuna quebra-se em cascatas.

Ela contorna também eminências arredondadas e deixa-nos ver, por momentos, encantadores panoramas; a subida da Mar-mela é, depois da passagem do Taquaril, o lugar mais pitoresco e o mais caprichoso e é também o que custou maiores despesas para a construção da estrada.

Chegamos à

## PENÚLTIMA MUDA

### PONTE AMERICANA

Enquanto mudam as nossas mulas, examinemos o sistema de construção desta ponte; ainda que feita com materiais de pequenas dimensões, é notável por sua solidez e a facilidade que oferece para atingir a grande alcance.

No Brasil este meio merece ser generalizado, em razão da grande abundância de madeiras de construção de excelentes qualidades, e que, apesar disto, são a maior parte das vezes queimadas no arrotear, por falta de emprêgo imediato.

Encaminhamo-nos para Juiz de Fora, alcançamos o alto da garganta da Graminha, elevado de 745 metros acima do nível do mar, é o ponto o mais elevado que temos encontrado desde Petrópolis.

Esta passagem foi escolhida para evitar o grande desvio feito pelo rio, que serpeia sob a nossa vista. Depois de uma descida assás rápida, vamos transpor a última ponte, construída sobre nosso caminho. Esta ponte chama-se João Carlos, é de

arcos de madeira. Esta obra é tôda do francês, Sr. Flajelat, engenheiro de minas, neste tempo vindo da França com licença temporária para o serviço da Companhia. Recomendamos esta obra às pessoas competentes.

Em tórno de nós surgem algumas habitações, sentinelas avançadas do Juiz de Fora; o vale alarga-se, vamos chegando; à nossa esquerda o cemitério, com sua capela; os monumentos funerários que a rodeiam são de tijolos.

Defronte de nós levanta-se o rochedo chamado — Alto do Imperador; abaixo a cidade com sua longa linha de casas.

A diligência pára no meio de um grupo de gente e de carros: são os empregados dos dez ou doze hotéis que vêm recrutar os viajantes; alguns apeiam-se; nós vamos ainda mais longe; estamos na Rua do Imperador, costeadas por casas novamente edificadas; êste progresso é ainda devido à Companhia.

Êste lugarzinho é hoje o empório comercial de Minas Gerais e um pouco de Goiás.

Dois quilômetros mais ao oeste e chegamos à

## ÚLTIMA MUDA

### ESTAÇÃO DO JUIZ DE FORA

Há na eminência à nossa direita um lindo castelinho, propriedade do finado Sr. Lage, graciosa amostra de estilo «renaissance» italiano; êste castelo é rodeado de um parque desenhado, plantado e conservado com um gôsto que nos dá a idéia do que devia ser o proprietário; tanques de água límpida, onde nadam belos cisnes brancos e prêtos, ilhas de bambus, viveiros naturais onde cantam e gorgem milhares de pássaros; jardins cheios de flores as mais curiosas e as mais raras plantas de interêsse particular tornam êste domínio um pequeno paraíso terrestre.

Em junho de 1861 a Família Imperial aí residiu. Nada poderia descrever a magnificência das festas dadas pelo Sr. Lage aos seus Augustos Hóspedes.

Como fotógrafo, fazia parte dos convidados; já tinha assistido a muitas festas dêste gênero; e nunca tinha presenciado uma festa tão deslumbrante.

Depois de 1861, o Imperador, por vêzes, honrou a êste domínio com sua presença.

A todo o viajante o Sr. Lage deixava visitar, com benevolência, as belezas dêste pequeno éden; se tivesse a felicidade de



*Ponte Americana*  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)



*Estação do Juiz de Fora — No tempo da União e Indústria*  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)





*Cidade de Juiz de Fora em 1861 (Do livro de Klumb)*



*Ao alto vê-se o castelo (Renascimento italiano), onde hoje funciona o Museu Mariano Procópio, sob a Direção da Professora Geralda Ferreira Armond (Esta fotografia figurou na Exposição Universal de Paris — 1889 e pertence à coleção do Museu Mariano Procópio)*





*Ponte de Santo Antônio*  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)



encontrá-lo, encarregava-se com a melhor vontade de servir-lhe de cicerone.

Defronte do castelo estão os edificios da estação, escritórios, armazéns; atrás estão as cavalariças; à esquerda, na eminência, acham-se as oficinas e suas dependências, na margem da estrada, entre a estação e o hotel, um edificio de balcão, estilo «chalet», que serve para alojar os hóspedes ilustres que a Companhia recebe freqüentemente.

Na praça, defronte do Castelo, vê-se uma igreja; nada de extraordinário na sua construção e decoração; na colina, à esquerda, as habitações dos empregados da Companhia, depois o Hotel União; vamos ver se ali pode-se jantar. (1)

Amanhã, depois do passeio obrigatório nos jardins do Sr. Lage, não esqueçamos a Colônia D. Pedro II, florescente aldeia fundada pela Companhia; depois iremos ver também a Escola Agrícola, com sua curiosa e interessante coleção de instrumentos aratórios e seus animais raros.

Depois, se o passeio à sombra das grandes árvores tem atrativos para vós, iremos visitar a bela cascata que forma o fundo do quadro da paisagem que rodeia a estação; veremos o Bosque dos Príncipes, com sua lagoa tranqüila e sua cascata murmurante; o Bosque da Imperatriz, no meio de uma floresta de palmeiras, e, como remate, o Alto do Imperador, de onde paira-se sobre um horizonte imenso.

Descobriremos tôdas as ramificações da Mantiqueira (antigamente couto de salteadores) e sob nossos pés, como infinitamente pequenos, o formigueiro que se agita sem ruído sob o nome de Juiz de Fora.

## JUIZ DE FORA

### HOTEL UNIÃO

Este estabelecimento é um dos mais bem organizados, acha-se aí tudo o que se pode desejar da mesma maneira que nos melhores hotéis da Europa.

Infelizmente o tempo e os meios faltaram-me para dar aqui um desenho dêsse edificio.

Aí há banhos quentes, frios e de chuva, bilhares, piano, salões de leitura e de conversa, jardins, parques e varandas.

---

(1) No fim dêsse pequeno trabalho damos uma nota particular a respeito dêsse hotel.

Situado sôbre a primeira vertente da serra da Mantiqueira, êsse lugar goza de um clima salubre e temperado.

Para facilitar aos leitores, no caso que quisessem ali passar alguns dias, damos aqui uma tabela dos preços dêsse hotel.

1ª classe — 1º andar. Por uma noite:

Jantar, quarto e café de manhã, 5\$000 por pessoa.

Por um dia:

Café de manhã, almoço e quarto, 6\$000 por pessoa.

2ª classe, pavimento térreo:

Por uma noite .....	4\$000
Por um dia .....	5\$000

Por alguns dias, 1ª classe, 1º andar:

8 dias .....	5\$500 por pessoa
15 dias .....	5\$000 por pessoa
Um mês .....	4\$500 por pessoa

2ª classe, pavimento térreo:

8 dias .....	4\$500 por pessoa
15 dias .....	4\$250 por pessoa
Um mês .....	4\$000 por pessoa

As crianças de 1 a 10 anos pagam meio preço.

## DO RIO DE JANEIRO A PETRÓPOLIS POR ENTRE RIOS

### ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

A estação é situada no Campo de Santana, há «tylburis» do interior da cidade para conduzir os passageiros, o preço é de 500 réis; os carros de quatro rodas custam 2\$000.

Também há bondes que se tomam no Largo de São Francisco de Paula, custam 200 réis por pessoa daí até a estação.

Os trens do caminho de ferro partem todos os dias às seis horas da manhã; nos sábados há trens de passeio que partem ao meio dia.

Os preços das passagens acham-se nas tabelas colocadas na sala de espera.

Em Entre Rios o trem pára uma hora para que os viajantes possam descansar e almoçar.

Um hotel perfeitamente organizado corresponde a tôdas as necessidades das pessoas que querem ir até aí.

Para os que devem ir adiante, isto é, a Juiz de Fora ou a Petrópolis, a diligência sai à meia hora depois do meio dia, para chegar a um ou outro lugar do destino pelas seis horas da tarde.

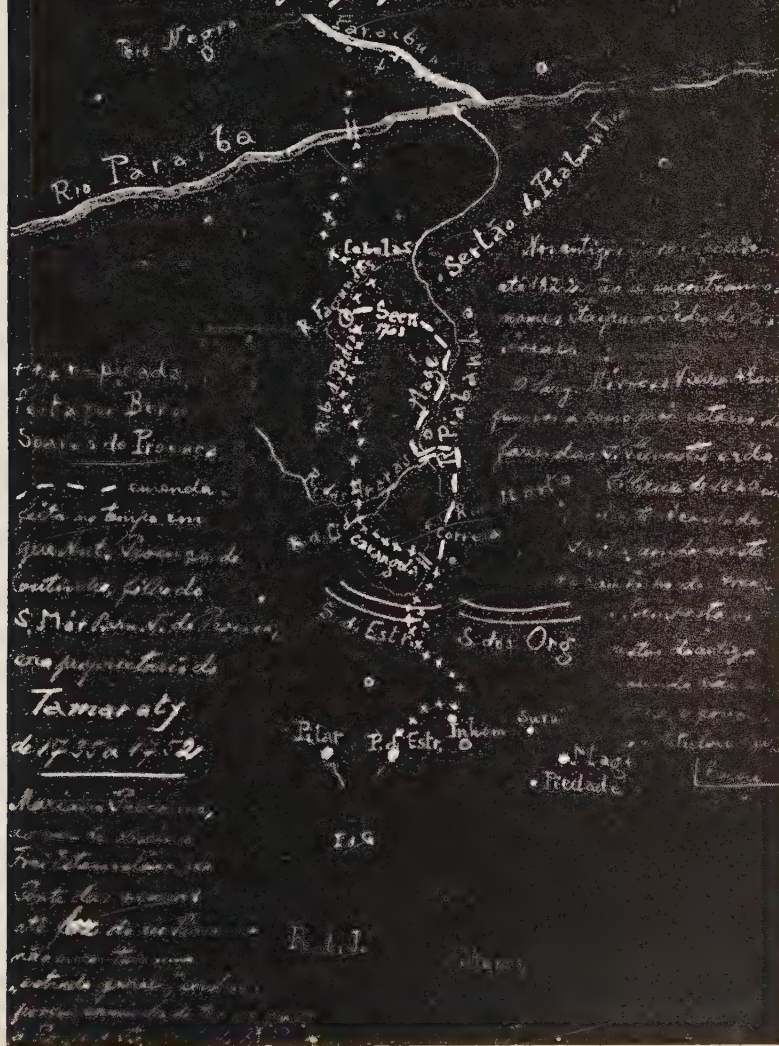


L. Albino Esteva

com saudações respeitosa. de

Free Estimation O. F. M.

o qual apresenta um mapa, feita a pressar, com  
tes material geográfico a nós



A emenda no Caminho Novo de Minas pela freguesia de «Inhomerim» se fêz em consequência de ter o Secretário José Ferreira da Fonte requerido a sesmaria de Magé e o Capitão Francisco





*Hotel União e Indústria*  
(Do «Álbum do Município de Juiz de Fora» — de Albino Esteves)



## CAPÍTULO VI

### CAMINHOS E ESTRADAS DAS MINAS GERAIS

#### O CAMINHO NOVO

De carta datada de 24 de maio de 1698, dirigida ao Rei por Artur de Sá e Menezes, evidencia-se o compromisso de seu signatário, Garcia Rodrigues Paes, no sentido de ser franqueada entre o Rio e as «minas» uma comunicação rápida e segura, evitando assim, aos caminheiros e interesses reais, o penoso percurso de então, em o tempo de três meses.

Era o projetado Caminho Novo. O «meio da jornada» dêle, segundo o próprio Garcia Rodrigues Paes, seria Paraíba (hoje Paraíba do Sul) e o ponto de término a Borda do Campo, presentemente Barbacena. Em 1699 era realidade a picada.

Bons, em 1700, já seriam os serviços de Garcia Rodrigues Paes, pois que, segundo se lê nos Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (vol. XXXIX), nos Documentos do Arquivo da Marinha e Ultramar de Lisboa, Garcia Rodrigues Paes, «pede o fôro de Fidalgo da Casa Real e o hábito da Ordem de Cristo para si e para dois filhos, pelos serviços que prestara no descobrimento das minas de ouro» (Doc. 2.434, *ob. cit.*, pág. 264).

Garcia Rodrigues Paes foi provisionado em 19 de abril de 1702, no cargo de Guarda-Mor das Minas.

Na Informação Sobre as Minas de São Paulo e dos Sertões de sua Capitania Desde o Ano de 1579, Até o Presente 1772, de Pedro Taques de Almeida, encontrada na Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tomo LXIV, parte 1, pág. 69, lê-se, a respeito, o seguinte:

«Hei por bem de fazer mercê ao dito Garcia Roiz Paes do dito cargo de Guarda-Mor das Minas de São Paulo para que o sirva por tempo de três anos e o mais enquanto não lhe mandar sucessor».

Coincidia essa nomeação, mais ou menos, com a de um «Ministro de Letras com amplíssima jurisdição» em território das Minas, nomeação que recaiu no Dr. José Vaz Pinto, que em 1700 fôra Ouvidor-Geral do Rio de Janeiro, como se vê dos «Documentos Relativos ao Brasil, Existentes no Arquivo de Marinha e Ultramar de Lisboa, insertos no vol. XXXIX, pág. 263, dos Anais da Biblioteca Nacional.

Tratava-se de um magistrado de real valor. Sabemos dêle haver, por seus méritos e tempo de serviço, solicitado «vestir a beca de Desembargador da Relação da Bahia, em 1700. (Consulta n.º 2.416, Doc. cit.).

Por haver sido removido, os seus jurisdicionados do Rio de Janeiro, em 5 de dezembro do mesmo ano, pediram a recondução dêsse Ouvidor-Geral «que pelo seu reto procedimento grangeara as simpatias de todos os moradores». (*obra citada*, pág. 163).

A investidura do Dr. José Vaz Pinto se dera, segundo a «Informação» de Pedro Taques de Almeida Paes Leme, em documento divulgado, em virtude do constante desenvolvimento da Capitania.

Dizia a «Informação»:

«Estando estas minas de Cataguases e Sabará ainda no estado de arraiais, e como o Povo assim de São Paulo, como do Brasil e da Europa já com muito número de escravatura e sem figura alguma de Juízo para administração da Justiça Cível e Crime, se resolveu sua Magestade criar um Ministério de Letras com amplíssima (sic) jurisdição em tôdas as matérias de minerar e do Cível, Crime, e da sua Real Fazenda e 5.<sup>as</sup> dela e da Fazenda dos Defuntos e Ausentes e foi servido nomear ao Dr. José Vaz Pinto por Superintendente-Geral das Minas com ordenado 1:400\$000 e lhe mandou passar carta em 29 de abril de 1702; e formar Regimento para a repartição das terras minerais e sua partilha, por sortes nos Novos Ribeiros descobertos, e criou para Guarda-Mor, com 800\$000 de ordenado, ao Paulista Garcia Roiz Paes, a quem fêz mercê da serventia dêste Ofício.» (página 69).

Assumindo seu pôsto, Garcia Rodrigues Paes esforçava-se, de um lado, em bem desempenhá-lo e de outro, em interessar-se pela grande obra que era o Caminho Novo. Respiquemos a Informação de Taques:

Em 1703, «vendo Sua Magestade que o Guarda-Mor Garcia não podia assistir ao mesmo tempo então diversos lugares quantos eram os Arraiais de Minas, se serviu conceder mercês de subro-



*Passeio de Suas Majestades e Altezas ao Juiz de Fora — A volta da caça no Rio Paraibuna, em companhia de Mariano Procópio, que se vê à frente do barco*





*Vista parcial de Juiz de Fora (Bairro Mariano Procópio) — onde se vêm diligências da União e Indústria (1861)*



gação» — isto é, nomeação de guardas substitutos, que «assistiam nas partes mais distantes.»

Esta resolução, de dois de maio de 1703, com o «cumpra-se e registre-se» de 31 de agosto de 1705, foi avisada ao Desembargador Superintendente Geral José Vaz Pinto, em carta de 17 de maio de 1703. (*ob. cit.*, págs. 70-71). Em 1702 começou o movimento de sesmarias de terras em as Minas.

Em 1704, então em franco andamento o Caminho Novo, em relação à execução da Carta Régia de 3 de março de 1702 eram convidados todos os sesmeiros ou donatários das Capitanias dependentes da jurisdição do Governador do Rio de Janeiro apresentassem, dentro de seis meses, as cartas e confirmações das terras que possuissem e os que as tivessem correntes as demarcassem judicialmente dentro de dois anos; sob pena de as perderem a favor da Fazenda Real. (*doc. Anais cit.*, pág. 290).

As atividades de Garcia Rodrigues Paes podem ainda ser seguidas através dos «Documentos Esparsos» do Arquivo de Marinha e Ultramar, em várias páginas.

Ordem do Governador D. Álvaro da Silveira de Albuquerque, de 25 de agosto de 1704 declarava que tinha notícia certa da chegada às «Minas» de Garcia Rodrigues Paes e «já descoberto o Caminho Novo». (*ob. cit.*, pág. 304).

— Carta de Garcia Roiz Paes para o Conde de Alvor refere-se ao seu alvitre sobre a arrecadação dos quintos do ouro e às pretensões de Fr. Antonio da Santa Clara, frade capucho, irmão de Francisco e Bento do Amaral, residentes nas Minas. (*ob. cit.*, pág. 308).

— Cartas de 1705, do Guarda-Mor Garcia Roiz Paes, nas quais dá informações relativas aos serviços da exploração das minas e à forma de evitar os descaminhos do ouro; sobre a melhor arrecadação e rendimento dos quintos e a concessão de sesmarias nas terras do caminho que descobrira. Por essa época é conhecida a relação das pessoas de quem o guarda-mor pretendia obter auxílio para seus residentes nas Minas. (*Ob. cit.*, pág. 314).

Afora as de Garcia Roiz Paes, as primeiras notícias que temos dos atuais territórios dos municípios de Matias Barbosa, Juiz de Fora, Santos Dumont, Barbacena e Vila Rica, são as fornecidas pelo Padre Antonil em *O Roteiro do Caminho Novo da Cidade do Rio de Janeiro* e datam de 1705-1708, em sua obra *Cultura e Opulência do Brasil*.

Correlacionam-se com a distribuição de sesmarias na Capitania de Minas Gerais e com os iniciais cultivadores do nosso solo

nas proximidades do divisor geográfico de Minas e Rio, o rio Paraibuna.

Percorrendo a Relação Cronológica dos Concessionários de Sesmarias em Minas Gerais, segundo a Revista do Arquivo Público Mineiro, (ano V, fasc. 1-11, pág. 317), encontramos aí inscrito Garcia Rodrigues (que possuiu venda, casa, ranchos e larguíssimas roçarias nas divisas do Paraibuna).

Até 1709, todo o território de Minas, São Paulo, Mato Grosso, Goiás, Santa Catarina e Paraná, fazia parte da Capitania do Rio de Janeiro. Em virtude de Carta Régia de 23 de novembro de 1709 foi essa região desmembrada da do Rio de Janeiro, passando a constituir a Capitania especial de São Paulo. O seu primeiro governador foi Antonio Albuquerque Coelho de Carvalho, até 1713.

Foi Garcia Roiz Paes que se lembrou e sugeriu a el-rei a criação dos cargos de Administradores da Justiça em nosso território, como se verá no Livro 5.<sup>o</sup> do Reg. Geral da Cam. de São Paulo, pág. 69: «Tendo reconhecido o Guarda-Mor Garcia Roiz Paes que sem criação de vilas, e nelas Officiais da Câmara, Juizes Ordinários, ou de Fora, e Ouvidores de Comarca, para se administrar justiça, não podiam as Minas (por serem já dilatada extensão) ter aumento, nem completa harmonia os povos, que as habitavam, deu conta a Sua Majestade, em carta de 18 de janeiro de 1708, que, aprovando-lhe o arbítrio, lhe mandou agradecer por carta de 14 de julho de 1709, expressando Sua Majestade que se lhe conhecia o zelo com que se empregava no real serviço, e que mostrava não faltar da sua parte a cumprir com a sua obrigação o que tudo melhor se vê assim, na carta de padrão dos 5 mil cruzados, passada a seu filho Pedro Dias Paes Leme». (Livro 5, Reg. Geral Cam. São Paulo, pág. 69).

Logo que Sua Majestade fez criar Vilas em Minas Gerais, e para elas nomeou Ministros de Letras, cassou e aboliu o lugar e caráter e jurisdição de superintendente-geral, que expirou no mesmo Desembargador José Vaz Pinto, que foi o primeiro e também o último, e só ficou para administração das terras mineiras o Guarda-Mor Garcia Roiz Paes e os guardas-mores, seus substitutos.

Todos os Ministros de Letras, que vinham servir nas comarcas das Minas Gerais, quando do Rio de Janeiro subiam para elas, eram hóspedes do guarda-mor na sua fazenda de Paraibuna, em que residia e pediam ao dito Guarda-Mor os nomeasse guardas-mores seus substitutos; e o dito Garcia Roiz Paes assim o fazia. Esta verdade se não pode ocultar porque até agora o está manifestando o registro destas mesmas nomeações nos livros



*Vista parcial da Colônia de D. Pedro II — No tempo da União e Indústria  
(Do Arquivo do Museu Mariano Procópio)*



*Escola Agrícola  
(Do «Álbum do Município de Juiz de Fora») — De Albino Esteves*



da Ouvidoria do Rio das Mortes, de Vila Rica, da cidade de Mariana e outras. (Revista Trim. Inst. Histórico Geog., tomo LXIV, parte 1, pág. 71).

Dos primeiros a requererem sesmarias no Caminho Novo, vemos: Simão Pereira de Sá, Antônio Araujo e Manuel Azevedo, tocando a êste 300 braças e 9.000 de sertão, em 6 de fevereiro de 1709 (Relação de sesmaria — Rev. Inst. Hist. Geog. Bras. tomo LXIII).

A invocação de sesmarias baseava-se na alegação de serem feitas roças.

A Informação Sôbre as Minas de São Paulo e dos Sertões da sua Capitania Desde o Ano de 1597 Até o Presente 1772, de Pedro Taques de Almeida Paes Leme, encontrada na Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tomo LXIV, esclarece-nos sôbre o que se devia entender por uma «roça», pois lê-se ali a instrução para feitura de uma: «mandaram semear as roças que já ficam as terras beneficiadas de milho, feijão e abóbora» (pág. 57).

Todo o trecho marginal ao Caminho Novo era constituído por florestas virgens. Daí a necessidade de pousadas, roças e vendas.

Em 1703 dizia Garcia Rodrigues Paes, tratando da abertura do caminho das minas: «sertão tão alto no seu princípio, de mantimentos por tempo de vinte e cinco anos, até que a notícia do ouro e a ambição os facilitasse que todos como hoje vão (Rev. Inst. Hist. Geog. Bras., tomo 84, pág. 33).

O Caminho Novo foi a chave de imediata utilização no trecho territorial conquistado. Em seu flanco vieram fixar-se roçarias importantes.

Eis como registra a distribuição de sesmarias, no Caminho Novo, a Rev. Trimestral Inst. Hist. Geog. Brasileiro, tomo LXIII, parte 1.<sup>a</sup> — Relação das Sesmarias da Capitania do Rio de Janeiro, Extraída dos Livros de Sesmarias e Registros do Cartório do Tabelião Antônio Teixeira de Carvalho, (de 1565 a 1796) — por Monsenhor José Pizarro de Souza Azevedo e Araujo (pág. 93-153):

Antônio de Araujo dos Santos, morador no Rio de Janeiro uma sesmaria de «uma légua de testada com três de sertão no novo caminho das minas» em ... de junho de 1709. (Documentos, vol. XXXIX dos Anais da Biblioteca Nacional, pág. 329).

— José de Sousa Fragoso, 3.000 braças em quadra, no caminho novo de Minas ao pé do morro chamado «Marmelo» em 25 de abril de 1712.

— Capitão Antônio Moreira da Cruz, 3.000 braças em quadra, no caminho novo, de Minas, em 28 de julho de 1712.

— Antônio Alves Costa, sobejos no caminho novo de Minas e sítio da Paraibuna em 25 de maio de 1713.

— João de Medeiros Teixeira, 3.000 braças em quadra, no caminho novo de Minas em 4 de dezembro de 1713.

— Capitão Antônio de Figueiredo Almeida, 3.000 braças em quadra, no caminho novo de Minas junto ao morro Escalvado, em 5 de dezembro de 1713.

— Simão Pereira de Sá, 3.000 braças em quadra no caminho de Minas ou o dito da Paraibuna, em 4 de outubro de 1715.

— Capitão José Mendes de Carvalho, 3.000 braças em quadra no caminho novo de Minas, ao pé da Manga Larga, em 29 de outubro de 1715.

— Francisco Gomes Ribeiro, o Moço, 3.000 braças em quadra no caminho novo de Minas, em 12 de fevereiro de 1716.

— Francisco Luis Porto, 1.500 braças, no dito caminho, a 5 de maio de 1716.

— Gregório Paes Leme e Antonio Carneiro de Lucena, sobejos no dito caminho não excedendo a 3.000 braças em quadra, em 16 de maio de 1716.

— Agostinho Farinha de Carvalho, 1.500 braças no caminho de Minas, principiando das Cruzes em 4 de junho de 1716.

— Bartolomeu de Pena Pereira, terra no caminho novo de Minas não excedendo a 3.000 braças em quadra, em 27 de outubro de 1717.

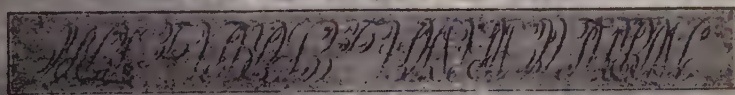
— Francisco Gomes Ribeiro, 3.000 braças no caminho novo de Minas, que foram dadas a José Mendes de Carvalho, confirmadas ao dito Francisco Gomes por S. M. em 23 de maio de 1735.

— Padre Jerônimo Coutinho da Silva, 3.000 braças em quadra, no sertão do caminho novo das Minas, em 16 de outubro de 1741.

— Capitão Francisco Menezes de Albuquerque, 3.000 braças em quadra no caminho das Minas, confirmada por S. M. em 22 de fevereiro de 1743.

— José de Moraes e João Godói, 1.500 braças no atalho do caminho novo das Minas, em 13 de agosto de 1743.

— Antônio Correia de Lacerda, 9.000 braças e 6.000 de sertão no caminho novo, em 5 de fevereiro de 1744.



Apólice da Imperial Companhia de Estrada de Ferro



— Manuel da Costa, 1.500 braças no Caminho Novo onde chamam o «Passa Quinze», em 14 de novembro de 1746.

— João de Araujo Ribeiro, 1.500 braças em quadra, nas cabeceiras do rio dos Ramos, na Mantiqueira em 8 de maio de 1751.

— José da Silva Tôrres, 3.000 braças em quadra, no sertão do caminho de Minas, confirmada por S. M. em 9 de setembro de 1761.

Nos trechos acima mencionados encontram-se os Municípios de Matias Barbosa e Juiz de Fora, especialmente. Entre as quadras de terra de José de Souza Fragoso, Capitão de Infantaria da guarnição do Rio de Janeiro, no Marmelo, e Alcaide-Mor, fica o local ocupado por Juiz de Fora. No mapa há, aparentemente em Mariano Procópio, um lugar vago.

O Caminho Novo para a Côrte, foi o primeiro passo para a rápida comunicação das Minas Geraes com a fonte viva de toda a administração do Império.

Em 1714, a 6 de abril, o Governador D. Braz Baltazar da Silveira, havendo convocado os procuradores de todas as vilas, propôs a divisão da Capitania em quatro Comarcas: 1.<sup>a</sup>, a de Vila-Rica de Ouro Preto; 2.<sup>a</sup>, a de Vila Real do Sabará do Rio das Velhas; 3.<sup>a</sup> a do Rio das Mortes; 4.<sup>a</sup> a do Sêrro Frio.

A do Rio das Mortes abrangia toda a extensão de terreno desde Paraopeba e Congonhas, rumo do sul, até Paraibuna (onde começa a Capitania do Rio) e a serra da Mantiqueira (raia das duas Capitancias de Minas e São Paulo — (*Memórias sobre a Capitania de Minas Geraes*) pelo Dr. Diogo Pereira Ribeiro de Vasconcelos, parte 3.<sup>a</sup>, capítulo 1).

Ficou rapidamente bosquejada a maneira por que foram distribuídas as primeiras sesmarias no Caminho Novo das Minas Geraes.

Dos Municípios desmembrados do de Barbacena, em o Álbum do Município de Juiz de Fora, demos notícia do nome deste último, com documentação histórica.

Só recentemente alcançamos documentos, inéditos até agora e inexistentes mesmo no Arquivo Público Mineiro, quanto ao de Matias Barbosa.

Esse valente sertanista ainda não conquistou elementos capazes de retirá-lo de sua grande obscuridade, embora tenha o seu nome fixado num dos mais antigos municípios mineiros.

Vamos deixar aqui o que alcançamos, em pesquisas pacientes sobre o fundador do lugarejo Matias Barbosa outrora famosa alfândega.

O título «Matias Barbosa» dado ao Município, deve-se a Matias Barbosa da Silva, primeiro possuidor de uma sesmaria no local em que se encontra hoje a vila do mesmo nome.

Nascera o Coronel Matias Barbosa em S. Marinha de Nais, antigo Conselho de Penela, Minho, Portugal. Era filho legítimo de Francisco Gomes da Silva e D. Isabel Barbosa de Caldas. Foi casado com D. Luísa de Sousa, como se vê da carta de sesmaria concedida ao Dr. Manoel Ribeiro de Carvalho, «cabeça de casal dos bens do Coronel Matias Barbosa da Silva, e por sua mulher Luísa de Sousa Oliveira, viúva dêle» sesmaria de meia légua de terra na paragem de S. José da Barra, termo da cidade de Mariana, «em razão do mesmo coronel haver expedido à sua custa umas bandeiras a descobrir o sertão rio abaixo, povoara então um sítio chamado rio do Peixe, que fazia barra no rio do Piranga».

(«Rev. Arq. Púb. Min.», pág. 918-19, ano III, fasc. III-IV).

A descendência do Coronel Matias Barbosa é a seguinte: Matias e D. Luísa; D. Maria e Domingos; D. Ana e D. Francisco Inocêncio; D. Rodrigo e D. Gabriela; D. Vitório e D. Catarina; D. Rodrigo; D. Nuno e D. Agostinho.

O esquema que aí damos é traçado de acôrdo com informes gentis do Cônego Raimundo Trindade e está orientado segundo as cópias fiéis do «Testamento Condícioio» do coronel, doadas ao Arquivo Público Mineiro, pelo mesmo Revmo. Cônego Raimundo Trindade e enviados por D. Agostinho S. C. — 3.º Marquês do Funchal, que viveu no Cartaxo:

1 — Matias, casado com D. Luisa de Sousa.

2 — D. Maria Barbosa da Silva — Nasceu no Rio de Janeiro, na freguesia da Candelária, residiu em Vila-Rica e finou-se no Reino. Casou-se com o Sargento-Mor de Batalha, de nome Domingos Teixeira de Andrade, um dos heróis da Guerra da Independência, em Portugal.

Era êste homem enérgico e decidido, e assinou, em 1720, o termo do Conde de Assumar. O pôsto que ocupava corresponde ao pôsto atual de general ou marechal do Exército brasileiro. Quanto à D. Maria Barbosa da Silva, lê-se na Revista do Arquivo Público Mineiro, ano 1, pág. 449, parte inédita da Monografia do Dr. Diogo Pereira Ribeiro de Vasconcelos, o seguinte :

«§ 45 — A Exma. Sra. D. Maria Barbosa é digna da primeira consideração nestas memórias, como um dos maiores ornamentos do País, assim por suas distintas qualidades de espírito, como por seu Exmo. Marido, Pessoa Nobilíssima de nossa

Côrte, e por seus exmos. Netos, empregados no Ministério Pátrio, nas Côrtes Estrangeiras, e nos Exércitos de S.A.R.

«Façamos-lhe tôda a justiça : Seu Pai, o Cel. Matias Barbosa, sôbre ser o vassalo mais abastado da Capitania de Minas foi o mais útil ao Estado : prescindindo de outros serviços, de sobejo é lembrar que fêz além do rio S. Francisco, na conquista do sertão do Campo Grande de que povoou tôda a Capitania de Goiás».

Tiveram duas filhas, das quais uma faleceu solteira e a outra, D. Ana Luísa Joaquina Teixeira de Andrade Barbosa da Silva, casou com D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho ; tiveram sete filhos, todos empregados no serviço del-rei. D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho era de nobre estirpe e notável diplomata, tendo sido êle que assinou, por parte do Reino, o tratado de Santo Ildefonso, que cedeu à Espanha a Colônia do Sacramento. Foram descendentes do casal citado: D. Rodrigo de Sousa Coutinho, primeiro Conde de Linhares, nascido em Chaves, Portugal. Diplomata, embaixador na Côrte de Turim, ministro da Marinha. Quando ocupava o cargo de ministro dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, deu de conselho a D. João VI vir fixar-se no Rio de Janeiro. Estando no Brasil, por seus valiosos trabalhos, foi agraciado com o título de 1º Conde de Linhares. Seus irmãos ocuparam postos de destaque, a saber : D. Domingos de Sousa Coutinho, Marquês de Funchal, Embaixador em Londres; e D. Francisco de Sousa Coutinho, Governador do Pará.

O 1º Conde de Linhares deixou bom nome e nas *Minhas Memórias*, do Visconde de Nogueira da Gama, há esta narração, à pág. 131, feita ao dito titular pelo Marquês de Baependi.

— «Sabes quanto o Brasil deve, especialmente a Província de Minas, a Dom Rodrigo de Sousa Coutinho, 1º Conde de Linhares, de saudosa memória. Sabes que nasceu êle em Vila Rica, hoje cidade de Ouro Preto, quando era Capitão-General seu pai Dom Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho, e sua mãe, natural daquela Vila, filha legítima do rico capitalista português Matias Barbosa da Silva, e de sua mulher, natural da mesma localidade. Sabes que, por morte de Matias Barbosa, ficou herdeiro de tôda sua fortuna seu genro Dom Francisco Inocêncio, a quem teu avô materno, o Coronel Manuel do Vale Amado, comprou, em Lisboa, a grande fazenda que ainda hoje tem o nome do seu primeiro possuidor — Matias Barbosa. Sabes quanto protegeu êle a todos os nossos e seus comprovincianos, que o procuravam em Lisboa, e que eram por êle acolhidos, como se fôsssem seus irmãos ou filhos, especialmente os estudantes pobres, como o meu colega baiano, Marquês de Caravelas, e eu, que fui sempre o seu

predileto. O que não sabes é que foi por pedido meu que êle obteve o perdão do nosso José de Resende e do Padre Manuel Rodrigues, que em 1831 foram meus companheiros na Assembléia Constituinte. José de Resende voltou, não só perdoado, como acabo de dizer-te, mas condecorado com o hábito de Cristo, e com a nomeação de 2º escriturário do Real Erário, tempos depois, elevado a Escrivão da Mesa-Grande, com o título do Conselheiro, em compensação da perda dos poucos bens, confiscados a seu pai, e que já não existiam».

Foi o 1º Conde de Linhares quem assinou, no Rio, o tratado de aliança com a Inglaterra. Casou-se em Turim com uma fidalga italiana, D. Gabriela Inácia Asinari de San Marzano. Faleceu, com 57 anos incompletos, em 1812, no Rio de Janeiro.

D. Vitório Maria Francisco de Sousa Coutinho Teixeira de Andrade e Barbosa, 2º Conde de Linhares, nascido em Turim em 1790, casado com D. Catarina Juliana de Sousa e Holstein, e falecido no Palácio de Arroios, em 1857. Deve-se a D. Vitório a venda da fazenda da Barra Longa.

3º Conde de Linhares, D. Rodrigo.

4º Conde de Linhares, D. Fernando.

5º Conde de Linhares, D. Nuno, falecido em Santarém.

O casal Matias Barbosa só teve uma filha, D. Maria Barbosa da Silva. Havia um filho natural (citado em testamento do sertanista) de nome João Barbosa.

Durante cinco anos Matias Barbosa fôra soldado na Colônia do Sacramento.

Em 18 de fevereiro de 1700 recebera a patente de Ajudante dos Auxiliares, concedida em São Paulo por Artur de Sá e Menezes.

Aberto o Caminho Novo das Minas, iniciada a concessão de sesmarias, em 1702, Matias Barbosa requereu a cessão de uma, sendo certo que quando da passagem, por nosso território, de André João Antonil, como se vê de *Cultura e Opulência do Brasil*, no roteiro do dito caminho, já se referia à roça de Matias Barbosa.

Eis a carta da sesmaria (inédita e inexistente no Arquivo Público Mineiro e que agora divulgamos em primeira mão por documento autêntico :

«Dom José por graça de Deos Rei de Portugal e dos Algarves daquém e dalém mar em África Senhor de diguné (sic) e da Conquista Navegação Comércio da Ihitiopia Arabia Percia e da

Índia edietia. Faz saber aos que esta minha presente Carta de Confirmação de Sesmaria Virem que por parte de Dom Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho me foi apresentada outra passada a Matias Barbosa da Silva em nome de Dom Fernando Martins Mascarenhas de Lancastre sendo Governador o Capitão General da Capitania do Rio de Janeiro, do qual o seu teor é o seguinte : Dom Fernando Martins Mascarenhas de Lancastre ao Conselho de Sua Magestade o Governador e Capitão General do Rio de Janeiro, e das mais Capitánias do Sul e Super Intendente das Minas de Ouro, etc. Faço saber que esta minha Carta de Sesmaria virem que tendo respeito ao que me apresentou Matias Barbosa da Silva por sua petição cujo teor é o seguinte :

Senhor — Diz Matias Barbosa da Silva que no Rio da Paraibuna partindo com roça de Simão Pereira e de Antônio d'Araújo estão muitas terras devolutas onde Alberto Dias cria (sic) fazer roça na qual paragem quer êle suplicante que Vossa Senhoria lhe fará mercê mandar por Sesmaria uma légua de Terra de testada correndo pelo Caminho com três léguas de Sertão Correndo pela banda da mesma testada para nêlê fazer sua roça e plantar mantimentos para sustento dos passageiros e aumento dos Reais quintos de Sua Magestade que Deus guarde pelo que pede a Senhoria lhe fará mercê de mandar por Sesmaria a dita terra na forma do estilo.

Receberá mercê — Despacho — Passe Carta de Sesmaria na forma que Sua Magestade que o Deus guarde manda. Taquaraçú, nove de março de mil setecentos e nove. Rubrica — E visto o Seu requerimento Hei por bem fazer mercê do dito Matias Barbosa da Silva em nome de Sua Magestade que Deus guarde se lhe dar de Sesmaria uma légua de terras de testada e três de Sertão na forma da Ordem. Ordem do dito Senhor em a paragem pedida. Confrontada em sua petição por estarem devolutas sem prejuízo de terceiro nem do direito que algumas pessoas possam ter nelas assim e do mesmo modo que são com tôdas as suas devidas confrontações sem dúvida alguma que a esta minha Carta de Sesmaria seja posta com declarações que cultivará e povoará as ditas terras dentro em dois anos enicio (sic) fazendo nêles ou se conceder a que as cultive se lhe denegar mais tempo e se julgarem as ditas terras por devolutas para quem as possa cultivar na forma da Ordem de Sua Magestade de vinte e dois de outubro de mil e seiscentos e noventa e oito, outrossim não impediria que qualquer pessoa possa fazer exame nas ditas terras havendo presunção que nela haja ouro, prata ou outro qualquer haver por que descobrindo-se repartirá em datas na forma do Regimento e Ordem de Sua Magestade que tão bem se pratica sendo o descobri-

mento feito pelo mesmo Sesmeiro e será obrigado ter limpos os caminhos, de Sua testada pondo pontes aonde necessário fôr atalhando morros aonde houver meios para se desviarem.

Pelo que ordeno a todos os oficiais de Guerra e pessoas de Justiça desta Capitania e seu Distrito a que o conhecimento desta minha Carta de Sesmaria pertencer dêem posse das ditas terras acima ditas ao dito Matias Barbosa da Silva, na forma do pedido e confrontado na forma de sua petição e do estilo façam cumprir e guardar esta minha Carta de Sesmaria como nela se contém sem dúvida alguma que por firmeza de tudo lhe mandei passar a presente por mim assinada e selada com o sinete de minhas armas a qual se registrará nos Livros da Secretaria dêste Govêrno e nos mais que tocar. Dada na primeira Roça da Serra do Mar, e nos nove dias do mês de março de mil e setecentos e nove anos, o Secretário Manuel Dias a fêz».

Datam de 30 de mês e ano os registros dos caminhos novo e velho do Rio de Janeiro.

A maneira prática de povoar o território tão àvidamente procurado pelos que se aventuravam ao ouro, diamantes e esmeraldas, era, naturalmente, a da concessão de sesmarias.

O total das sesmarias nos anos de 1710 a 1822, foi de 6642, com 4257 léguas quadradas, variando o tamanho entre o máximo de 48 léguas e o mínimo de 60 braças quadradas, segundo Gerber e conforme se vê do quadro extratado das *Noções geográficas e administrativas da Província de Minas Gerais, de 1863*.

Tôdas elas estavam à margem do Caminho Novo, dando ocasião a que nascessem as localidades atuais de Simão Pereira, Chapéu Duvas, Matias Barbosa, Borda do Campo, que fêz aparecer Barbacena, além de outras localidades importantes do Brasil.

Aberto o Caminho Novo, foi êle entregue, em 1777, a Manuel Araújo, nomeado por Antônio de Albuquerque Coelho de Carvalho, «capitão da ordenança e morador do distrito do Caminho Novo, da Borda do Campo até o Rio Paraibuna», segundo se vê do livro segundo, página 793, da *Revista do Arquivo Público Mineiro*.

Setenta anos mais tarde foi êsse pôsto confiado ao Alferes Tiradentes, tal como reza a «carta de Maria 1ª ao Alferes Joaquim José da Silva Xavier, Comandante do caminho do Rio de Janeiro», constante do livro de registro de ordem da Junta, fôlhas 22v. e 23, 1777.

## GARCIA RODRIGUES PAES

*F. P. Rocha Lagoa Filho*

(Minas Gerais — Quarta-feira — 19-8-1914)

O meu respeitabilíssimo e erudito mestre sabe, melhor do que ninguém, que um dos motivos poderosos no ânimo de Artur de Sá para levá-lo a promover a construção do Caminho Novo foi salvar a situação angustiosa em que se achavam as Minas, assoberbadas por terrível crise econômica, devida à enorme avalanche de aventureiros que fizeram o «rush» de 1697 em diante. Em seu ofício, dirigido ao Rei, de 20 de maio de 1698, escreveu Artur de Sá :

«E' sem dúvida que rendera muito grande quantia, se os mineiros tiveram minerado êste ano, o que não lhes foi possível, pela grande fome que experimentaram, que chegou a necessidade a tal extremo, que se aproveitaram dos mais imundos animais e faltando-lhes êstes para poderem alimentar a vida, largaram as minas e fugiram para os matos com os seus escravos, a sustentarem-se dos frutos agrestes que nêles achavam».

E, de pronto, o único remédio eficaz para sofrer a crise era a abertura de vias de franca comunicação com os mercados abastecedores.

Foi o que, com o seu largo descortino político, que tanto o recomenda à posteridade, fez Artur de Sá, facilitando a abertura do Caminho Novo, a fim de «poder ser as minas providas de mantimentos», disse-o êle próprio em ofício de 24 de maio de 1698, dirigido ao monarca lusitano.

Ora, se como acima ficou dito, em 1711, o caminho não era transitável por bêstas com cargas, é manifesto que êle não preenchia o seu principal fim, não se achando, portanto, concluído.

## VELHAS VIAS DE PENETRAÇÃO

*Afonso de E. Taunay*

(Do *Jornal do Comércio* de 30-10-38)

Em 1717, D. Pedro de Almeida ao Rei asseverava, por carta escrita do Rio de Janeiro, que desta Capitania para Minas Gerais existiam vários caminhos e muitas veredas.

Devido à variedade de caminhos e veredas é que o Conde insistia com o Soberano para que o Registro que se achava em Iguaçu, fôsse transferido para a Paraíba, porque só dêste modo se evitaria que alguma pessoa passasse do Rio de Janeiro para

Minas com negros e fazendas; e, assim tudo iria ter à Casa do Registro.

Evidentemente, a Paraíba era a chave das Minas.

Relatava o Conde de Assumar que a primeira coisa que procurara adquirir quando viera governar fôra uma verdadeira idéia de sua Capitania de São Paulo e Minas, tendo averiguado existirem três caminhos principais, que eram os que até 1717 se tinham descoberto, desde as costas da Capitania do Rio de Janeiro para o recôncavo de Minas Gerais.

Um, a que chamavam-o Velho, desde Parati, pelas serras Muriquipiocaba, e Vimitinga, até a Borda do Campo, que chamavam Aparição.

Outro, de Santos por São Paulo, passando pela vila de Taubaté, que se juntava com o caminho acima referido na vila de Guaratinguetá.

O terceiro começava em Iguazu, ia ao Paraíba e Paraibuna, rios dêstes nomes, até a paragem que chamavam Campos.

Tôdas estas três estradas eram ásperas e fragosas, apertadíssimos desfiladeiros; pela eminência das montanhas e o espêssô de bosques e muito difíceis.

No fim destas estradas começavam então as maiores e mais consideráveis povoações das Minas Gerais, como fôssem Vila Rica, do Carmo, Rio das Velhas, etc.

Foi por estas veredas que durante um século transitavam os comboios que traziam ao Rio de Janeiro as preciosidades metálicas e minerais das Minas. Continuava a Capitania do Rio de Janeiro a ser uma zona densamente florestada de terras inaproveitadas em virtude de sua rêde topográfica e a densidade escassa de população.

Ao café caberia operar rápida e enorme transformação no «facies» daquela região, refletindo-se sôbre as vias de penetração.

A variante do «Caminho Novo», devida provavelmente a Bernardo Soares de Proença, ultimou-se antes de 1725. Vinha de pouco abaixo de Pati do Alferes até a serra dos Órgãos e daí ao pôrto da Estrêla, no rio Inhomirim. Outra estrada, ainda mais curta, franqueou-se depois, em data imprecisável, da agora chamada Encruzilhada, porque por ali cruzava o «Caminho Novo», abaixo da cidade de Paraíba do Sul. Assinalavam-se vários pontos como Cebolas, Pampulha, Padre Correia, a fazenda da Mandioca, que pertenceu a Langsdorff e foi depois adquirida pelo Govêrno Imperial para a fundação de uma fábrica de pólvora. Aí entrava na variante anteriormente aberta. Por êste último caminho viajou



*«A Jornada dos Mártires» — Tela de Parreiras  
(Da coleção do Museu Mariano Procópio)*



o Tiradentes, de Vila Rica ao Rio de Janeiro, em março de 1789, «pregando em todos os pontos onde passou a independência do Brasil sob a forma republicana».

Em 1819 e 1820, a Junta do Comércio do Rio de Janeiro, querendo facilitar o tráfego com o noroeste fluminense, o sul e oeste mineiros, abriu nova estrada. Partia do «Caminho Novo», em Iguçu, e em vez de atravessar a serra da Viúva, passava por outro contraforte que ficou, por isso, chamado serra da Estrada Nova. Daí seguia para Vassouras, onde rumando à esquerda para Desengano e à direita para o Comércio, ambos ribeirinhos do Paraíba, ia encontrar as vias antigas para Valença e Rio Prêto e o vale do Paraibuna.

Este novo meio de comunicação, preferido pelas boiadas e varas de porcos, com que a Comarca mineira do Rio das Mortes abastecia o Rio de Janeiro, ficou sendo conhecido, como lembra Saint-Hilaire, pelas denominações de «Caminho do Comércio», «Caminho Novo» e «Estrada Nova».

Há ainda a lembrar o «Caminho da Serra», como vulgarmente se chamaria na primeira metade do século XX. Passou a ser o preferido para as comunicações com Minas Gerais, esta última variante do «Caminho Novo».

O seu percurso até Paraíba do Sul era o seguinte, segundo Cunha Matos, no hoje tão raro Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão, pelas Províncias de Minas Gerais e Goiás. Rio de Janeiro, 1836: do Rio de Janeiro ao pôrto da Estrêla, cinco léguas; daí à Mandioca, duas léguas (três léguas, segundo Saint-Hilaire, objecta B. de Magalhães); de Mandioca a Padre Correia, cinco léguas; daí ao Rancho do Almeida mais três e meia léguas; do Rancho do Almeida à Boa Vista da Pampulha duas e meia léguas; à Fazenda do Govêrno, mais duas e meia léguas; daí a Paraíba do Sul novas duas léguas.

Ao todo, vinte e duas e meia léguas. O maior estirão era o do trajeto do Rio de Janeiro ao pôrto da Estrêla, pela Penha, Pavuna, Meriti e Pilar. Viagem mais rápida e mais cômoda era porém a marítima, do cais dos Mineiros ao pôrto da Estrêla, a duas léguas da foz do Inhumirim, no fundo da Guanabara. Durava seis horas.

## CAPÍTULO VII

### LAVOURA FLUMINENSE

Existem dois períodos na história da formação da lavoura fluminense e da sua grandeza.

O primeiro começa com o século e vai até 1852, quando terminou definitivamente o tráfico africano.

Neste período são lançadas as bases das grandes propriedades territoriais, facilitadas pela aquisição barata do braço trabalhador. O africano é o maior, senão o único artífice da futura grandeza.

Instalados, os fazendeiros procuraram cercar-se de tôdas as comodidades, de todos os confortos: grande pomar, horta, capoeira, retiros. Muitos contrataram um médico e um padre.

O grande proprietário reinou como rei absoluto, praticando, às vêzes, as maiores violências, sem um corretivo. As autoridades eram nomeadas por êle, demitidas se não se sujeitavam. É um deus, no domínio de suas terras, para os escravos, para os empregados, para os agregados, até a própria família!

Durante essa primeira metade do século as estradas na época das chuvas são intransitáveis; a cada passo um caldeirão; mas os recursos dos potentados são extraordinários. Uma vez, adoeceu o filho do Conde de B. Chamado o futuro Visconde de Ibituruna, exigiu êste uma conferência. O grande Valadão vem em liteira, como uma dama, da Estrêla até a fazenda, na divisa de Minas. Era preciso, nos atoleiros, estender couros de bois, mas oito escravos que vinham e as bêstas de carga trazendo os couros facilitaram a perigosa viagem.

E, note-se que falamos da estrada real, que conduzia da terra do Timandro (Estrêla) até o Paraibuna; imagine-se agora o que não seriam os caminhos vicinais.

Experimentou os horrores da estrada real o próprio primeiro Imperador quando, após o assassinato de Badaró, vem sondar o

bêrço da Liberdade (Ouro Prêto), acompanhado da Imperatriz Amélia, filha do Príncipe Eugênio Beauharnais.

Amélia, cujo avô, Alexandre de Beauharnais, perecera no cadafalso revolucionário, suspeito como fidalgo, e cuja avó era essa Josefina, cuja cabeça salvou o Nove «Thermidor», que na véspera recebera um ramo de rosas de Hoche, e tempos depois devia casar-se com Bonaparte, a pedido de Barras; Amélia, cujo pai era Eugênio de Beauharnais, intermediário diplomático na ação de divórcio entre sua mãe e seu padrasto, o que causou admiração à Europa inteira, era filha da Rainha de Baviera, mulher dotada de excelsos predicados.

O erudito Dr. Fernandes Figueira forneceu inéditas informações sôbre a vida da excelsa Imperatriz. Contou os derradeiros instantes de Pedro I com ela, recomendando-lhe a sua querida Bebelá, filha da Marquesa de Santos, criada em São Cristóvão e que êle levou para a Europa.

A virtuosa Imperatriz, que perdera tuberculosa, na ilha da Madeira, a única filha que tivera de Pedro I, casou sua enteada com um príncipe alemão, de maneira que hoje netos e descendentes de Domitília combatem contra franceses!

Falava-se, no meado do século passado, que o primeiro imperador amara uma irmã da Marquesa de Santos. Por ser titular da terra onde nasci (Iguaçu) quis conhecer o Conde de Iguaçu, Pedro Caldeira Brant, casado com outra filha da Marquesa de Santos e de Pedro I. Ela deu um escândalo no Paço e o augusto irmão afastou-se dela. Era de uma formosura real. Esta não herdou a grande fortuna de Bebelá, e seu marido encontrou-se em apuros financeiros várias vêzes.

Na viagem que fêz a Minas, Amélia montava um cavalo fogoso, que a fazia rir e tremer a cada passo.

De repente, o cavalo, que ia batendo com uma ferradura mal prêsa nas pedras, sôltas que encontrava, atirou-a longe.

«Deus meu! disse ela rindo-se, lá se vai o último sapato do meu árdego cavalo e isto no momento em que subimos tão íngreme ladeira»!

.....

O segundo período é o de verdadeira grandeza. Vai de 1852 a 1888, ano da Abolição. Falta ou antes começa a faltar o africano, o incomparável trabalhador que o nacional nunca poderá igualar. Em compensação, aperfeiçoa-se o produto, valorizando-o.

O transporte é mais fácil e mais barato.

Povoados tornam-se vilas; estas são elevadas a cidades.

O trono, que não pode viver sem nobreza, começou a fundá-la. Serviu de pretexto, ao mesmo tempo que lucrou o Tesouro Público, a Guerra do Paraguai e a estrada D. Pedro II.

Barões e viscondes são criados mediante dez, vinte contos! O condado fica inacessível porque êle é quem dá a grandeza.

A ambição e a vaidade ou antes o delírio de grandeza percorreu como um vento maldito as lavouras cafeeiras. Ei-las em marcha extensiva. As matas seculares são derribadas; criados viveiros de café Bourbon.

Ninguém pensa na Abolição, que está próxima. Paulino de Sousa e Cotegipe asseguram a escravidão até o fim do século.

Os jornais abolicionistas são interditos nas fazendas. Por ter apanhado um número do *Mosquito*, de Ângelo Agostini, em frente à fazenda da Independência, e trazido para casa, um pagem é rigorosamente castigado.

O crédito agrícola está em todo o seu fulgor.

Lucas Barbosa, proprietário de Santana e Santa Maria, a primeira administrada no tempo do Marquês de Lage pelo pai de Benjamim Constant — o fundador da República, quando morreu deixou dívida superior a 200:000\$000, mas deixou nas tulhas quarenta mil arrobas de café. A honrada viúva saldou o débito e ainda ficou-lhe o saldo de 70:000\$000.

Todos querem produzir muito e rapidamente exportar. A fama do café Bourbon causa vertigens; êle paga tôdas as despesas, salda tôdas as dívidas!

Lindos terreiros, brancos e fechados com grades vermelhas ou douradas, circundam os lindos palacetes, no lugar dos jardins.

Súbito apareceu Taunay Feles, com o seu aparelho «Secador», afirmando que secava em vinte e quatro horas.

Um fazendeiro assentou-o e tornou-lhe brilhante realidade o grande invento.

O crédito agrícola continuou firme até a Abolição. O comissário, figura indispensável à lavoura, vive ainda em tôda a grandeza: não se limita, como hoje a simples caixeiro-vendedor. Conhece os seus honrados fregueses e sua bolsa está sempre aberta às imperiosas necessidades dos mesmos. Foi neste estado que acordaram com a subida do Conselheiro João Alfredo.

\* \* \*

O abandono da cultura cafeeira encontrava outra razão para os antigos lavradores: a rotina costumeira, o hábito do passado, isto é, a passividade do escravo, mudo, obediente, dando trabalho sempre produtivo.

O espetáculo dos eitos mudou a 13 de maio. Era desanimador: parava de repente o trabalhador de capinar, puxava a faca, picava um pedaço de fumo de rôlo, e com a mesma amaciava a palha, rasgando-a brandamente. Depois, enrolava o fumo na mesma, acendia o cigarro, tomava a enxada e seguia para o eito, distante algumas braças.

Não se via, como outrora, a fila dos capinadores guardando uma só linha; agora era ela quebrada, uns no alto, alguns no meio, a maior parte embaixo.

O trabalho a sêco, diziam os mesmos antigos lavradores, era um horror na disciplina. Nas horas de refeições, uns esperavam a marmitta com o alimento mandado pela família e que êles iam aquecer, enquanto outros já tinham terminado a refeição.

Sendo impossível corrigir, porque êles não se sujeitavam a uma severa regulamentação, o velho fazendeiro desanimou e vendeu sua propriedade agrícola.

Vimos, nos primeiros anos da República, muitos e muitos grandes lavradores queimar suas fazendas por baixo preço; entre muitos outros os Barões de Menezes, de Santa Fé, o Visconde de Nogueira da Gama, a Condessa de Baependi, o Dr. Braz Carneiro Nogueira da Gama, o Barão de Ipiabas, o Major Alfredo Carlos Teixeira Leite, Ermelindo Augusto Ribeiro e tantos outros, que seria fastidioso enumerar.

Dissemos, queimar, sim, porque fazendas que em 1880 tinham sido avaliadas em 300 contos foram em 1892 vendidas por 50 e 80 contos.

Um titular que anos antes pouco possuía, enriquecendo rapidamente no «Encilhamento», comprou mais de trinta e cinco fazendas, por mil contos ao Banco do Brasil. Depois, vendendo-as oportunamente, apurou mais de cinco mil contos!

A revolta de setembro concorreu para a decadência do Estado do Rio de Janeiro.

Não havia segurança, reinava a desordem por tôda a parte. O Presidente do Estado vivia em Palácio, rodeado de políticos, não dando uma só providência para a lavoura de café agonizante!

Vendo êsse estado de coisas, os novos proprietários começaram a ensaiar a indústria pastoril de pouco pessoal e fácil manejo.

Grandes fazendas, como Santo Antônio de Muquém são hoje fazendas de criação.

Dividida esta última em pequenos sítios de quinze a vinte alqueires, exploram seus proprietários a indústria pastoril. Vendem o leite a 120 réis o litro e julgam-se felizes!

A maior rotina reina soberana. Não seguem o exemplo do Dr. Assis Brasil — uma quadra, uma légua — isto é, tirar o maior proveito da terra. Dividir a pastagem em prados, como na Holanda, de modo que o gado hoje e durante uns dias paste no primeiro prado; depois passe ao segundo, e assim por diante, descansando os primeiros. Aqui, não. Pisam a forragem, correndo montes e vales em uma só noite!

Não procuram melhorar a forragem, plantando alfafa, o feno, o trevo vermelho, o provisório, a grama de Pernambuco; é o eterno capim gordura ou melado que esteriliza o solo, e que nas estiagens prolongadas fica sêco a ponto de não poder ser tragado, senão nas margens dos riachos.

Ademais, é de mui pouca nutrição.

\* \* \*

Fazendeiros mais ousados conservaram os bens herdados de seus maiores, sofrendo tôda a sorte de contratempos. Um dia reagiram e o velho tronco de campanha reapareceu, com grande espanto dos trabalhadores, aconselhado pela própria autoridade policial contra as ameaças de trabalhadores ébrios. Era o primeiro passo para muitos abusos; mas, também, foi causa de emigração para outros lugares e, portanto, para aumentar a falta de ordem nos centros agrícolas.

Os primeiros presidentes nada fizeram para conservação, ao menos, da lavoura cafeeira.

O primeiro, que se notabilizara na Assembléia Provincial pelo ódio, à Regente, aplaudindo as demasias dos deputados fazendeiros, que ali vinham vomitar a sua bilis, despeitados por sabê-la abolicionista, nada fêz.

Uma madrugada, um bando de libertos, chefiado pelo Dr. Maurício de Abreu, expulsou-o do Palácio Presidencial!

O que foi o Govêrno Porciúncula, sabem-no todos! Não curava das necessidades do Estado, era-lhe indiferente a vida da lavoura cafeeira; o que o preocupava era catar revoltosos para ser bem visto por Floriano. O saudoso Major Antônio Alves de Sousa, agente então em Resende, contava que na própria estação fôra prêso um médico e embarcado. Nunca mais a família soube do destino dêste infeliz!

Da desgraçada administração Alberto Torres já dissemos em longa seria de artigos no *Jornal do Comércio* do Rio de Janeiro. Ninguém podia imaginar que o elegante detentor do poder, que entregou tôda a administração ao Sr. Werneck, fôsse o profundo sociólogo que é hoje ornamento da sociedade culta.

Foi na incompetência dos primeiros governadores que o opulento Estado do Rio de Janeiro afundou tão baixo na Federação — êle o primeiro na Monarquia!

No Senado, o velho Barão de Miracema, uma esfinge! Nunca pronunciou uma palavra, bem como os outros do fim do século passado.

O Estado que, anteriormente, quando Província, tivera no Parlamento homens como Belisário, Andrade Figueira, Otaviano, Paulino, Lacerda Wernek, agora não mandava um só que, representando-a, por ela fizesse alguma coisa!

Assim decorreram os anos.

A incompetência, a politicagem, a sêde do mando em indivíduos que nunca deveriam sair da obscuridade, a vaidade dos que tinham pais alcaides, sentaram-se nas cadeiras das Municipalidades.

Descuravam dos vitais interesses dos Municípios. Os caminhos tornaram-se intransitáveis, caldeirões apareciam agora, como nunca tinham existido no tempo da Regência, nem no do Império!

Trechos da própria União e Indústria e dos seus ramais foram desaparecendo nas margens dos rios Prêto e Paraibuna, tornando-se insulados os moradores marginais, por falta de comunicações!

Companhias como a do Alto Paraiba, de avultados capitais, formadas para exploração de fazendas de café, faliram.

\* \* \*

Ninguém, hoje, pode reconhecer o que foi o ramal do pôrto das Flores; despejava anualmente nos armazéns do Registro de Paraibuna mais de duzentas mil arrôbas.

Já o prolongamento da estrada rio das Flôres tinha acabado com muitos trechos do macadame, desde Santa Rosa até Santa Mafalda. Assim, foi o maior serviço que podia prestar aos moradores do lugar pelo Dr. Frontin, a encampação daquele ramal.

Das antigas casas feudais só ruínas, aproveitados os seus materiais para a construção de casas para colonos.

As grossas muralhas, de mais de metro de largura, do palacete da Independência não acabado tal a sua magnificência, a sua grandiosidade, o velho solar ao lado do do Visconde de Nogueira da Gama, onde dormiu muitas noites o segundo imperador, irmão de leite da filha da Condessa de Itapagipe, mais tarde Viscondessa de Nogueira da Gama, desapareceram! Modestas,

singelas graminhas vestem aquêles lugares onde moraram o desmedido orgulho e a fôfa grandeza de um grande fidalgo.

O espetáculo é o mesmo, percorrendo-se o Estado em qualquer direção: pedras, montões de pedras, restos dos centros agrícolas.

Aqui e ali, uma taberna, onde se vê alguns vadios. São antigos libertos que vivem embriagados todos os dias. Ilotas invertidos, não sexualmente, mas moralmente, nas aspirações que são um bem e não um privilégio da raça ariana.

Na antiga Grécia embriagavam-se para não ver a escravidão em que tinham caído; aqui, o álcool era para olvidar a origem — maldito passado que os impedia de ser alguma coisa!

O passado ressurgia sempre. Nos primeiros anos, nos sábados, nos bailes que davam por qualquer festa, em meio das valsas, das quadrilhas, das polcas, ouvia-se de repente, quando a música parava no terreiro, à luz das velas, da fogueira e dos archotes, a voz monótona e cheia de saudades de algum velho africano: «A Rainha mandou, mandou trabalhar, não mandou matar». Era o melancólico Caxambu que dançavam outrora, esquecendo a escravidão, e que os fazendeiros fingiam não compreender...

\* \* \*

As fazendas que mais sofreram foram as que margeavam o Paraíba — o grande rio da escravidão; depois as fazendas das margens dos rios Prêto, Paraibuna e Piabanha.

Em muitas fazendas até o velho solar e a casaria que o circundava desapareceram.

Na grande fazenda da Independência, onde dormiu muitas noites o Imperador Pedro II, hoje vê-se apenas a morada que serviu de hospital dos escravos! As muralhas do solar não acabado, de mais de metro desde os alicerces foram demolidas em 1891 e vendidas as pedras!

Em resumo, os herdeiros do Conde de Baependi, do Visconde de Nogueira da Gama, do Visconde de Paraíba, dos Barões do Pilar, do Rio das Flôres, do Rio Prêto, do Ribeirão, dos Marqueses de Lages e de Valença, não possuem um palmo de terra fluminense, dos antigos latifúndios!

## CAPÍTULO VIII

### ROTEIRO DO CAMINHO VELHO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO PARA AS MINAS GERAIS DOS CATAGUÁS, E DO RIO DAS VELHAS

Em menos de trinta dias, marchando de sol a sol, podem chegar os que partem da cidade do Rio de Janeiro às Minas Gerais: porém raras vêzes sucede poderem seguir esta marcha, por ser o caminho mais áspero que o dos paulistas. E por relação de quem andou por êle em companhia do Governador Artur de Sá, é o seguinte: partindo aos 23 de agosto, da cidade do Rio de Janeiro, foram a Parati, de Parati a Taubaté, de Taubaté a Pindamonhangaba, de Pindamonhangaba a Guaratinguetá, de Guaratinguetá às roças de Bento Rodrigues, destas roças ao Ribeirão. E do Ribeirão, com oito dias mais, de sol a sol, chegaram ao Rio das Velhas a 29 de novembro: havendo parado no caminho oito dias em Parati dezoito em Taubaté, dois em Guaratinguetá, dois nas roças de Bento Rodrigues, e vinte e seis no Ribeirão. Que por todos são cinqüenta e seis dias. E tirando êstes de noventa e nove, que se contam desde 23 de agosto até 29 de novembro, vieram a gastar neste caminho não mais que quarenta e três dias.

## CAPÍTULO IX

### ROTEIRO DO CAMINHO NOVO DA CIDADE DO RIO JANEIRO PARA AS MINAS

Partindo da cidade do Rio de Janeiro, por terra, com gente carregada, e marchando à paulista, a primeira jornada se vai à Irajá; a segunda ao engenho do Alcaide-Mor, Tomé Correia; a terceira ao pôrto do Nóbrega no Rio Iguaçu, aonde há passagem de canoas e saveiros; a quarta ao sítio que chamam de Manuel do Couto.

E quem vai por mar e embarcação ligeira, em um dia se põe no pôrto da Freguesia de Nossa Senhora do Pilar; e em outro, em canoa, subindo pelo rio de Morobai acima, ou indo por terra, chega pelo meio dia ao referido sítio do Couto.

Dêste se vai à cachoeira do pé da serra, e se poussa em ranchos. E daqui se sobe à serra, que são duas boas léguas: e descendo o cume, se arrancha nos pousos, a que chamam Frios. O dito cume faz um taboleiro direito em que se pode formar um grande batalhão: e em dia claro, é o sítio bem formoso, e se descobre dêle o Rio de Janeiro, e inteiramente todo o seu recôncavo.

Dos pousos frios se vai à primeira roça do Capitão Marcos da Costa; e dela em duas jornadas à segunda roça que chamam do Alferes.

Da roça do Alferes, em uma jornada se vai ao Pau Grande, roça que agora principia, e daí se vai pousar no mato ao pé de um morro, que chamam Cabaru.

Dêste morro se vai ao formoso rio Paraíba, cuja passagem é em canoas. Da parte d'aquém está uma venda de Garcia Rodrigues, e há bastantes ranchos para os passageiros: e da parte d'além está a casa do dito Garcia Rodrigues, com larguíssimas roçarias.

Daqui se passa ao rio Paraibuna em duas jornadas: a primeira no mato, e a segunda no pôrto, onde há roçaria, e venda importante, ranchos para os passageiros de uma e outra parte.

É este rio pouco menos caudaloso que o Paraíba: passa-se em canoa.

Do rio Paraibuna fazem duas jornadas à roça do contraste Simão Pereira, e o pouso da primeira é no mato.

Da roça do dito Simão Pereira se vai à de Matias Barbosa: e daí à roça de Antônio de Araujo: e desta à roça do Capitão José de Sousa, donde se passa à roça do Alcaide-Mor Tomé Correia; e desta à de Manuel de Araujo. E em tôdas estas jornadas se vai sempre pela vizinhança do Paraíba.

Da roça do dito Manuel de Araujo, se vai à outra rocinha do mesmo.

Desta rocinha se passa à primeira roça do Sr. Bispo: daí à segunda do dito.

Da segunda roça do Sr. Bispo, fazem uma jornada pequena à Borda do Campo, à roça do Coronel Domingos Rodrigues da Fonseca.

Quem vai para o rio das Mortes, passa desta roça à de Alberto Dias: daí à de Manuel de Araujo, que chamam de Ressaca, e desta à Ponta do Morro, que é arraial bastante, com muitas lavras, donde se tem tirado grande cópia de ouro: e aí está um fortim, com trincheiras e fôssos, que fizeram Emboabas no primeiro levantamento.

Dêste lugar se vai jantar ao arraial do Rio das Mortes.

E quem segue a estrada das Minas Gerais, da roça sobre-dita de Manuel de Araujo, da Ressaca do Campo, vai à roça, que chamam de João Batista: daí à de João da Silva Costa, e desta à roça das Congonhas, junto ao Rodeio da Itatiáia: da qual se passa ao campo do Ouro Preto, aonde há várias roças, e de qualquer delas é uma jornada pequena do arraial ao Ouro Preto, que fica mato dentro, onde estão as lavras do ouro.

Tôdas as referidas marchas farão distância de oitenta léguas, a despeito dos rodeios que se fazem em razão dos muitos e grandes morros, e por rumo do Norte a Sul, não são mais que dois graus de distância ao Rio de Janeiro: porque o Ouro Preto está em vinte e um graus, e do Rio das Velhas estará em vinte, pouco mais ou menos. E todo o dito caminho se pode andar em dez até doze dias, indo escoteiro quem fôr por êle.

Do campo de Ouro Preto ao Rio das Velhas são cinco jornadas, pousando sempre em roças.

## CAPÍTULO X

### ROTEIRO DO CAMINHO DA CIDADE DA BAHIA PARA AS MINAS DO RIO DAS VELHAS

Partindo da cidade da Bahia, a primeira pousada é na Cachoeira; da Cachoeira vão à aldeia de Santo Antônio, de João Amaro; e daí à Tranqueira. Aqui divide-se o caminho; e, tomando à mão direita, vão aos currais do Filgueira, logo à nascente do rio das Rãs. Daí passam ao curral do Coronel Antonio Vieira Lima, e dêste curral vão ao arraial de Matias Cardoso.

Mas se quizerem seguir o caminho à mão esquerda, chegando à Tranqueira, metem-se logo no caminho novo e mais breve que fez João Gonçalves do Prado, e vão adiante até a nascente do rio Verde. Da dita nascente vão ao campo da Garça; e daí, subindo pelo rio acima, vão ao arraial do Borba, onde brevemente chegam às Minas Gerais do rio das Velhas.

Os que seguiram o caminho da Tranqueira, à mão direita, chegando ao arraial de Matias Cardoso, vão ao longo do rio São Francisco acima, até darem na barra do rio das Velhas: e daí, como está dito, logo chegam às minas do mesmo rio.

Mas porque nesta jornada da Bahia uns caminham até ao meio dia, outros até às três da tarde, e outros de sol a sol, porei a distância certa por léguas dêstes dois caminhos da Bahia para as minas do rio das Velhas, que é a seguinte:

Da cidade da Bahia até a Cachoeira, doze léguas.

Da Cachoeira até a Aldeia de João Amaro, vinte e cinco léguas.

Da Aldeia de João Amaro até Tranqueira, quarenta e três léguas.

Da Tranqueira, caminhando à mão direita, até o arraial do Matias Cardoso, cinqüenta e duas léguas.

Do arraial do Matias Cardoso até a barra do rio das Velhas, cinqüenta e quatro léguas.

Da barra do ria das Velhas até o arraial do Borba, donde estão as minas, cinqüenta e uma léguas. E são por tôdas, duzentas e trinta e sete léguas.

Tomando o caminho da Tranqueira, à mão esquerda, que da Bahia até aí consta de oitenta léguas: são da Tranqueira até a nascença do rio Guararutiba, trinta e três léguas.

Da dita nascença até o último curral do rio das Velhas, quarenta e seis léguas.

Dêste curral até o Borba, vinte e sete léguas. E são por tôdas cento e oitenta e seis léguas.

Este caminho da Bahia para as Minas é muito melhor que o do Rio de Janeiro e da vila de São Paulo: porque, pôsto que mais comprido, é menos dificultoso, por ser mais aberto para as boiadas, mais abundante para o sustento, e mais acomodado para as cavalgadas e para as cargas.

## CAPÍTULO XI

### JUBILEU DE PETRÓPOLIS

HENRY RAFFARD

Não nos ocuparemos já da nova capital fluminense, querendo primeiro ministrar informações sobre os lugares circunvizinhos, em época anterior à fundação dessa cidade, porque, além de interessantes, são úteis para a boa compreensão do que depois diremos.

O desenvolvimento da Colônia de Nova Friburgo, estabelecida em 1819, no Morro Queimado, e o aumento do cultivo do café, pouco antes iniciado mais para o centro, nas imediações de Cantagalo, de onde se propagou rapidamente para o interior de Minas Gerais, fizeram com que a estrada comunicando os diversos núcleos produtores com o litoral, no pôrto das Caixas, no pôrto do Sampaio, etc., fôsse prolongada, criando-se assim nova artéria para a exportação e importação de Minas Gerais.

Uma frase de Abel Du Petit-Thouars (1) faz acreditar que essa estrada, passando pela colônia suíça de Nova Friburgo, era, em 1837, a principal via de comunicação para o território mineiro.

Posteriormente serviu também de estrada para Minas Gerais o prolongamento do antigo caminho que, partindo do pôrto da Piedade, ainda segue por Magé, Bananal e outros pontos, depois galga a serra pelo pequeno vale do rio Soberbo e no planalto passa em Santo Antônio de Paquequer (hoje Teresópolis), continuando ao lado do rio Paquequer Pequeno, etc.

É porém, certo, que por muito tempo, Minas Gerais só teve como principal e quase única via de comunicação a mesma estrada que no ano de 1823 seguiu o Brigadeiro Raimundo José da Cunha Matos, em viagem para a província de Goiás, onde tinha de exercer o cargo de comandante das armas.

Do Rio de Janeiro, ia-se embarcado até o pôrto da Estrêla, sobre o rio Inhomerim, que se desagua no fundo da baía, e da

---

(1) Voyage autour du monde, etc. Bruxelles chez H. Ode Boulevard Waterloo, n.º 44, 1844.

vila da Estrêla para diante desenvolvia-se a estrada de Minas, como era denominada, e que já existia em meados do século passado, pois figura no mapa, tão curioso e importante, que possui o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, intitulado «Carta Topográfica da Capitania do Rio de Janeiro, Feita por Ordem do Conde de Cunha, Capitão-General e Vice-Rei do Estado do Brasil, por Manoel Vieira Leão, Sargento-Mor e Governador da Fortaleza do Castelo de São Sebastião da Cidade do Rio de Janeiro, em o Ano de 1767».

Esta estrada, na opinião de Auguste de Saint-Hilaire, (2) que a percorreu em 1816 e mais tarde a descreveu, é o caminho que, cêrca de um século antes de se organizar o mapa, foi descoberto pelos fundos da serra dos Órgãos por Garcia Rodrigues Paes Leme, Guarda-Mor das Minas Gerais, conforme noticiou José de Souza Azevedo Pizarro de Araujo, nas suas *Memórias Históricas do Rio de Janeiro*, etc. (3)

«Em 1800 (como se lê na *Gazeta de Petrópolis* — coleção de 1893) foi que a antiga estrada de Minas, verdadeiro caminho de cabras, tornou-se mais freqüentada, em consequência do desenvolvimento dessa Província e de ser aquela estrada a única que em menos tempo conduzia os tropeiros ao mercado do Rio de Janeiro.

«Até então não havia verdadeiramente caminhos nem estradas, e assim as picadas, que da garganta davam passagem aos vian-dantes, ofereciam-lhes grandes perigos, principalmente no inverno, quer por causa dos espessos nevoeiros, quer por causa de enormes lamaçais consequentes das chuvas que caíam muito a miúdo, sôbre o solo ainda quase intacto.»

El-Rei D. João VI, parece em 1814, sendo Príncipe Regente, ordenou o calçamento da estrada, mas êsse trabalho não se concluiu.

No ano de 1817 e nos immediatos transitaram pela dita estrada, sem fazerem grandes reparos a seu respeito, os ilustres estrangeiros Spix, Martius, Pohl, Leuthold e outros; mas G. H. de Langsdorff, numa memória publicada em 1820, dela se occupou nos seguintes têrmos: (4)

«Le gouvernement a fait des dépenses très considérables pour faire une chaussée par les montagnes d'Estrella, à sept lieues

---

(2) Voyage aux sources du rio de S. Francisco et dans la province de Goyaz, etc. — Paris, Arthur Bertrand, *lib. edit.* — 1847.

(3) Rio de Janeiro — na Impressão Régia — 1820.

(4) Mémoire sur le Brésil pour servir de guide à ceux qui désirent s'y établir — Paris, Imprimerie Denugon.

de Rio de Janeiro, mais en arrivant au pied de cette montagne, à deux lieues de la baie de Rio de Janeiro, on ne peut quelquefois passer qu'au risque de la vie. Les mulets qui portent la toile, les marchandises et les vivres, tombent dans les marais, sont emportés par les rivières, et il n'y a ni ponts, ni routes à six lieus de la capitale, et les nègres, les mulets et les marchandises se perdent comme je viens de le dire à la proximité de la résidence du Roi. Tandis que l'on aurait dû finir la chaussée commencée, laquelle ferait honneur à toute nation.

«Quelques richards, propriétaires de plantations dans d'autres parties de la chaîne de ces montagnes, ont su déterminer la Junta do Comercio à commencer ou à ouvrir une autre route qui doit passer près leurs terres, on y a dépensé plusieurs cent mille cruzados et ni l'une, ni l'autre n'est faite».

Em uma outra memória publicada em 1821 (5) informa G. H. von Langsdorff que os suíços, Berthoude, Frédéric e James de Luze de Neuchatel, Morel e de Grafenried, de Berne, os irmãos Fischer, dos Grisões, Constantino e Feliz Mandrot, de Morges, Schmidt, de Valais, obtiveram do Governo, graciosamente, umas terras na serra dos Órgãos, próximas ao rio Paquequer, onde se estabeleceram a sua custa e obtiveram ainda, por intermédio de seus compatriotas Maulaz e Gruchaud, que El-Rei ordenasse a construção de um caminho regular para aquela região.

Sabe-se que os irmãos de Luze e outros abriram fazendas além de Cantagalo, provavelmente também os irmãos Fischer, que se terão depois mudado para outra zona da serra dos Órgãos, isto é, pouco além do atual Teresópolis.

Notamos que a estrada indicada no mapa de 1767 fazia seguir do Fragoso para Pau Grande e depois subir a serra, enquanto que o brigadeiro se dirigiu do Fragoso para a fazenda Mandioca, onde começou a ascensão da montanha.

Ernst Ebel (6), que conheceu esta estrada em 1824, disse que ela representava sem exagero um trabalho de gigantes, comparável às grandes obras dos Romanos e às afamadas estradas de Napoleão I, tanto pela dificuldade da construção como pela sua utilidade.

Como é sabido, as nossas estradas gerais são habitualmente pouco transitáveis no tempo das águas, sendo assaz primitiva

---

(5) Bemerkungen uber Brasilien mit gewissenhafter Belehrung fur Auswandernde Deutsche — Heidelberg, 1821.

(6) Rio de Janeiro und seine Umgebungen im Jahre 1824 in Briefen eines Rigars — S. Petersburg, 1828.

a sua construção e deficiente a respectiva conservação, o que aliás é compreensível em um país de população escassa.

Ernest Ebel viu sem dúvida a estrada em ocasião favorável, mas G. H. de Langsdorff, grande proprietário na raiz da serra e interessado no melhoramento da via de comunicação de que se tinha de utilizar em tôdas as estações, falou «pro domo suo», emitindo, entretanto, opinião confirmada por Cunha Matos (7) não só na parte que reproduzimos do seu itinerário na ida, como quando trata do seu regresso em 1825.

«Marchei na fazenda do Padre Correia para a Mandioca, pela estrada, no dia 12 de abril de 1823, e desde a fazenda da Mandioca fui para o pôrto da Estrêla pela estrada nova na Rocinha Negra, a qual tem légua e meia de extensão e é muito plana, mas conserva alguns atoleiros por não estar acabada. Ao longo da estrada já existem muitos ranchos novos e nela se passam os mesmos rios e córregos da estrada velha de Inhumerim. O caminho novo tem menos meia légua do que o velho.

«13 de abril — Do pôrto da Estrêla segui em um saveiro grande para a cidade com a minha bagagem. As bêstas de carga e cavalos foram pela estrada de terra.

Partindo novamente para Goiás, em maio, o brigadeiro teve de esperar na fazenda do Padre Correia a bagagem que fizera seguir pela estrada de Irajá, que denominava caminho de terra.

Cunha Matos voltou em 1826, e ainda são dêle as seguintes linhas:

«Não se pode fazer idéia dos incômodos sofridos durante esta marcha desde Goiás ao Rio de Janeiro. As chuvas nunca cessaram; os rios todos iam cheios; poucas foram as pontes que resistiram; os campos inundados; em conclusão, desde a fazenda da Mandioca até o pôrto da Estrêla gastei três horas pelo caminho novo, que era um mar de lama, ou um atoleiro contínuo, em que os cavalos se enterravam até o selim.

«Este pedaço de caminho foi o pior das minhas marchas; todavia soufri incômodo de saúde ou por todos os lugares por onde transitei, recebi os mais atenciosos obséquios e fui acolhido com a maior hospitalidade.»

Em março de 1825, o Imperador Pedro I, de viagem para Minas Gerais, passou no Córrego Sêco onde providenciou a fim de serem feitos os trabalhos de melhoramentos na estrada desde o pôrto da Estrêla até a dita fazenda do Córrego Sêco.

---

(7) Obra já citada.

Sua Majestade tinha pernoitado na Cordoaria, onde gostava de caçar de quando em vez, assim como na Mandioca. Estas fazendas, talvez por indicação do imperador foram adquiridas, em 1826 pelo Govêrno, que obteve aquela por meio de expropriação, depositando no Tesouro a quantia arbitrada de ..... 18:000\$000 que o proprietário Coronel João Antonio da Silveira Albernaz nunca quis receber e só foi levantada pelos seus herdeiros 16 anos depois.

«Em 1824, reconhecida a falta de proporção da fábrica de pólvora à margem da lagoa Rodrigo de Freitas, criada por Decreto de 18 de maio de 1808 e a inconveniência do seu estabelecimento em lugar próximo à cidade do Rio de Janeiro, tratou o Govêrno de transferi-la para lugar mais conveniente. Foi escolhido o lugar denominado Raiz da Serra, a duas léguas da então florescente vila da Estrêla, abrangendo as fazendas do Velasco, Cordoaria e Mandioca, pertencentes a José de Azevedo Lemos, Coronel João Antonio da Silveira Albernaz e Jorge Langsdorff. Foram a primeira e terceira adquiridas por compra e a segunda por desapropriação visto não ter o proprietário querido entrar em acôrdo com o Govêrno.

Houve o maior critério na escolha da localidade, fazendo-se a mudança da fábrica a 14 de outubro de 1829.»

No livrinho de 1.º Tinoco (8), de onde extratamos o tópico acima, acham-se outros detalhes interessantes a respeito da dita fábrica e suas diversas reformas.

Da lagoa de Rodrigo de Freitas removeu-se tempos depois para uma daquelas fazendas a fábrica de pólvora, que aí permaneceu na vizinhança de Fragoso e Raiz da Serra.

Spix e Martius contam que, em 1817, salvo um pequeno estabelecimento na Província de Minas Gerais, onde se fazia pólvora com autorização do rei, no Brasil só se produzia pólvora na fábrica da lagoa Rodrigo de Freitas, que superintendia o Coronel João Gomes Abreu, conjuntamente com o Jardim Botânico.

Mais de um escritor diz que a fábrica foi removida para a Cordoaria; mas o Dr. Hermann Burmeister (9) informa que o foi para a fazenda Mandioca, acrescentando que no livro de Rugendas (10) encontra-se uma interessante vista da Mandioca,

---

(8) *Petrópolis* — Guia de Viagem, Rio de Janeiro, Tipografia de L. Winter, 1885.

(9) *Reise nach Brasilien durch die Provinzen von Rio de Janeiro und Minas Gerais* — Berlim, 1853, Druck und Verlag von Georg Reiner.

(10) *Voyage Pittoresque dans le Brésil*, par Maurice Rugendas traduit de l'allemand par M. de Golbery — publié par Engelmann & Cie. — Paris, Cité Bergère n.º 1, 1835.

bem como no Atlas, acompanhando a relação de viagens de Spix e Martius (11), acha-se outra que não é ruim.

Conhecemos os dois desenhos e debalde temos procurado os pontos de onde foram feitos, sem dúvida porque não imaginávamos então que a sede da fazenda Mandioca se achasse na planície, mas sim um pouco acima da raiz da serra.

.....

Júlio Friedrich Koeller é outro prestante obreiro, a quem o Brasil igualmente ainda não prestou a devida justiça.

Poderíamos reproduzir a fé de ofício dêsse official e mais não seria preciso para comprovar o que dizemos.

Pertencendo, desde 1828, ao corpo de engenheiros, J. F. Koeller serviu diversas vêzes em comissões do Govêrno civil.

Um aviso de 16 de junho de 1832 o encarregou de examinar o estado da calçada da serra da Estrêla, dando informações de seu estado e orçamento para os necessários reparos, cujos trabalhos foram ordenados e êle os dirigiu em virtude de nomeação ministerial de dois de agôsto de 1832.

Por Aviso de 13 de maio de 1833, teve ordem de ir a Barbacena e, na volta, de examinar a estrada de Minas, no lugar Tamaratí.

A 22 de novembro, foi de novo encarregado de examinar a estrada da serra da Estrêla.

Um ofício de 1 de junho de 1835 determinou ainda o exame da estrada da Estrêla que se achava consideravelmente deteriorada.

A 21 de maio de 1836, outro ofício ordenava o consêrto da ponte sôbre o Rio Inhomerim, na estrada que conduzia da freguesia de Inhomerim ao pôrto da Estrêla.

Deixamos propositalmente de citar os avisos e ofícios relativos a serviços, um tanto indiferentes ao assunto de que tratamos.

Estava o Capitão J. F. Koeller ocupado com o levantamento da planta topográfica da parte da Provincia do Rio, compreendendo os terrenos desde o pôrto da Estrêla até a pequena vila da Paraíba do Sul, quando teve notícia da entrada na baía do Rio de Janeiro, a 12 de novembro de 1837, de um navio trazendo colonos alemães.

Partiu sem demora e chegado à Capital, aí verificou que o *Justine*, de 265 toneladas, Capitão Lucas, procedente do Havre,

---

(11) *Obra já citada.*

com 65 dias de viagem, navegando com bandeira inglesa, com destino a Sidney, na Austrália, se vira obrigado a arribar no Rio, por se acharem revoltados os 238 emigrantes alemães que trazia a bordo. Queixavam-se eles da insuficiência e péssima qualidade dos víveres, bem como do capitão, homem de coração duro.

É de crer que alguém interveio para que o Governo brasileiro se occupasse com esta pobre gente, e que esse alguém não foi outro senão J. F. Koeller.

Certo é que o Capitão Lucas foi indenizado dos seus dispêndios e os alemães puderam saltar em terra.

Recolheram-se, no Largo da Lapa, à hospedaria da Sociedade Colonizadora do Rio de Janeiro.

A comunicação do Rio de Janeiro com o interior de Minas Gerais outrora se fazia do seguinte modo :

Do Rio tomava-se um barco de vela que aproava o pôrto da Estrêla pelo rio Inhomerim, ou do Pilar e Charém, com a entrada no rio São Bento, estando-se porém nesses últimos na dependência da maré cheia, pois só assim era que o rio São Bento podia dar navegação.

As tropas da Estrêla ou Pilar seguiam para a freguesia de Inhomerim; daí voltavam a tomar o lugar denominado Coqueiro, iam ao Charém, passando pelo Pilar e subiam Santa Catarina para Maria Comprida, de onde seguiam seus diferentes destinos.

Mais tarde foram abandonando o pôrto do Pilar e Charém pelos caminhos do Taquara, para o Córrego Sêco; e quando chegavam ao lugar ainda hoje denominado Duas Pontes, atravessavam pela Presidência, desta iam ao Bingen, e daí uns procuravam Santa Catarina e Patí e outros Maria Comprida.

Do Inglês, muitas desciam até o rio da Cidade (na Olaria), onde ainda em 1844 existiam ranchos e depois tomavam, por Maria Comprida, os seus rumos diversos.

Alguns tropeiros, em vez de irem ao Inglês, seguiam pelo Córrego Sêco até Samambaia e daí atravessavam o Piabanha, seguindo Carangola até Maria Comprida.

A abertura da serra velha da Estrêla mudou a comunicação para o interior, principalmente depois de seu sólido calçamento, que ainda hoje se admira.

A viagem tornou-se muito mais cômoda, porém os viandantes que não andavam escoteiros faziam-se, até 1844, acompanhar de tropas com barracas, a fim de se abrigarem: tal a falta de ranchos.

Quem subia a serra da Estrêla, seguia directamente para Paraíba do Sul, para o Sumidouro, Pampulha, Pedro do Rio, etc., pelo Córrego Sêco, Quissamã, Itamarati, Samambaia, etc., e aí tomava a serra do Taquaril (perto da Posse) para, atravessando o Paraibuna, ir em demanda do Pôrto Novo do Cunha, e, em seguida, ao interior de Minas.

Em 1844, o sistema de viajar tinha sido transformado para melhor e torna-se interessante mencioná-lo para comparar-se com o de hoje, tão fácil e tão agradável.

Para se vir a Petrópolis, tomava-se na praia dos Mineiros, Rio de Janeiro (assim cognominada até hoje, por ser a primeira fase da viagem até Minas), passagem em uma falua, às 11 horas da manhã e aproava-se ao pôrto da Estrêla, passando pelo pequeno boqueirão da ponta oriental da ilha do Governador, através de grandes montões de pedras e grande quantidade de óleos, e outras plantas aquáticas, que aí imergem suas raízes na água salgada.

No pôrto da Estrêla desembarcava-se em qualquer dos ancoradouros de Francisco Alves Machado Martinho, e de Joviano Varela, às cinco horas da tarde, quando o tempo favorecia; aí pernoitava-se em qualquer das casas dessas pessoas, que davam franca hospitalidade, ou em uma estalagem do lugar.

No outro dia, seguia-se a cavalo ou de carro, fornecido pelo cidadão de nome Albino José de Siqueira, do Fragoso, pela estrada de Minas até o Fragoso, importante paragem obrigatória de todo comércio dessa Província, que hoje se acha abandonada.

Do Fragoso subia-se a serra velha da Estrêla para chegar a Petrópolis, com uma viagem de duas a cinco horas.

Nessa época a vila da Estrêla era o principal empório do comércio com Minas Gerais, parte de São Paulo, Goiás e Mato Grosso; pois aí é que se estabeleceu a comunicação dessa Província com o Município Neutro.

O viajante, em seu trajeto da Estrêla a Petrópolis, só encontrava ranchos, onde as tropas passavam em sua marcha, sendo a viagem ainda muito incômoda.

Do alto da serra seguia-se uma estrada sòmente calçada aí em uma extensão de 100 metros e entrava-se na estrada de Minas, pròpriamente dita.

Cada viagem custava quatro mil réis, sendo três mil réis pelo aluguel do cavalo até a Estrêla e dez tostões pelo transporte na falua até a praia dos Mineiros. Se se tomava o carro do Sr. Albino, do Fragoso à Estrêla, pagava-se então mais a quantia de dois mil réis.

Nas fazendas da Samambaia e Córrego Sêco, etc., cultivavam-se cereais e frutas; mas, sendo quase tôdas cortadas pela referida estrada, o seu maior negócio consistia no fornecimento de milho, aguardente, e na ferragem de animais, negócios êstes que davam muito interêsse.

.....

A Companhia de Navegação do Rio Inhomirim (\*), com privilégio da navegação por vapor tanto para o rio do mesmo nome como para a baía de Botafogo era administrada pelo Sr. Manoel Teixeira Coimbra. Diariamente partia do cais dos Mineiros uma barca a vapor para o pôrto da Estrêla, de onde voltava depois das cinco horas da tarde (enquanto pela falta d'água se encontrava nas coroas que precedem a entrada da barra do rio não era possível fixar invariavelmente a hora da partida, isto no ano de 1847. A escavação dos baixios tendo sido continuada a expensas dos cofres gerais e a Empresa tendo adquirido um barco demandando pouco fundo, em 1848 a partida do Rio efetuava-se às 11 horas da manhã e a volta às 4 da tarde. Cobrava as taxas seguintes:

Por pessoa calçada maior de 12 anos — 1\$500

Idem Idem menor de 12 anos — 800 réis

Idem descalça maior de 12 anos — 500 réis

Idem Idem menor de 12 anos — 320 réis

Por cabeça de gado vacum, cavalar ou muar — 3\$000

Dito cerdum, cabrum ou ovelhum — 320 réis

As cargas pagavam na razão de 80 réis por arroba de pêsô.

---

(\*) Almanaque Administrativo, Mercantil e Industrial organizado por Ed. von Laemmert — anos 1848-1849 — Rio de Janeiro, Edit. prop. Eduardo e Henrique Laemmert.

Extraído da Revista Trimestral do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro — Tomo LVIII — parte II (3.º e 4.º trimestres), págs. 6-9; 15-18; 40-41; 53-55; 99-100).

## CAPÍTULO XII

### QUADRO DAS FÔRÇAS DE MAR E TERRA

*Existentes nas Capitânicas do Rio de Janeiro, Santa Catarina, Rio Grande, Minas Gerais, e a na Praça da Colônia, disponíveis para a defesa da Fronteira do Sul em 1776*

(Ms. oferecido ao Instituto pelo Sr. Libânio Augusto da Cunha Matos)

#### FÔRÇAS DE TERRA

No Rio de Janeiro, como consta da Relação n.º 1 — tropas pagas e auxiliares .....	11.270
Em Santa Catarina, como consta da Relação n.º 2 .....	3.004
No Rio Grande, como consta da Relação n.º 3, efetivas, 5.691, que poderão chegar a .....	6.717
Na Colônia, como consta da Relação n.º 4 .....	699
Fôrças de terra, pagas e auxiliares .....	21.690

#### FÔRÇAS DE MAR

Em Santa Catarina, três naus e duas fragatas como consta da Relação n.º 2 .....	5
No Rio Grande, três fragatinhas, duas corvetas, quatro sumacas e três bergantins, por todos doze, como consta da Relação n.º 3 .....	12
Na Colônia, uma fragata, duas corvetas e um iate, por todos .....	4
Embarcações de guerra grandes e pequenas .....	21

#### RELAÇÃO N.º 1

Fôrças com que se achava o Marquês de Lavradio no Rio de Janeiro e com que pode ser socorrido de Minas Gerais.

<i>Tropas pagas no Rio de Janeiro</i>	<i>Efetivas</i>
Uma das duas Companhias de Cavalaria da Guarda do Vice-Rei ..	60
Primeiro Regimento do Porto .....	734

Primeiro Regimento da Bahia .....	663
Segundo Regimento da Bahia .....	678
Segundo Regimento do Rio de Janeiro .....	762
Artilharia .....	709
	<hr/>
	3.611

*Tropas pagas*

Auxiliares tão bem exercitados como a tropa paga.	
Primeiro Têrço, do Rio de Janeiro, de que é Mestre-de-Campo o Vice-Rei .....	726
Segundo Têrço, de que é Mestre-de-Campo o Tenente-General Bohn .....	718
Terceiro Têrço de que é Mestre-de-Campo Pedro Dias .....	719
	<hr/>
Auxiliares .....	2.163
	<hr/>
Tropas pagas e auxiliares .....	5.774

Há mais um Têrço de homens pardos, muito mais forte que os precedentes, e igualmente bem disciplinado; além de outros de que o Marquês de Lavradio faz menção, mas ainda não mandou relação circunstanciada dêles.

Tropas pagas e auxiliares de Minas Gerais, que se acham prontas a passar ao Rio de Janeiro, logo que forem requeridas pelo Marquês de Lavradio:

*Pagas*

Um Regimento de Cavalaria, de que é Coronel o Governador, e Capitão-General D. Antônio de Noronha, com praças .....	474
---	-----

*Auxiliares de Cavalaria da Comarca de Vila Rica*

Primeiro Regimento, de que é Coronel Afonso Dias Pereira, com praças .....	317
Segundo Regimento, de que é Coronel João de Sousa Lisboa, com praças .....	317

*Da cidade de Mariana*

Primeiro Regimento, de que é Coronel Antônio Gonçalves Tôrres, com praças .....	317
Segundo Regimento, de que é Coronel Francisco Ferreira dos Santos, com praças .....	317

*Comarca do Rio das Mortes*

Primeiro Regimento, de que é Coronel José Ferreira Vila-Nova, com praças .....	317
Segundo Regimento, de que é Coronel Francisco de Mendonça, com praças .....	317
	<hr/>
Cavalaria auxiliar .....	1.902
	<hr/>
Cavalaria paga e Auxiliar .....	2.376

Auxiliares de Pé, e Companhias Francas na Comarca de Vila Rica.	
Um terço de homens pardos, de que é Mestre-de-Campo Francisco Alexandrino composto de 13 companhias, e praças .....	780
Dez Companhias Francas de homens pardos de sessenta praças cada uma .....	600
Sete Companhias Francas de homens pretos, de sessenta praças cada uma .....	420

*Comarca do Rio das Mortes*

Dez Companhias de homens pardos da Vila de São João del-Rei, de sessenta praças cada uma .....	600
Seis Companhias Francas de homens pardos da Vila de São José, de sessenta praças cada uma .....	360
Seis Companhias Francas de homens pretos das Vilas de São João del-Rei, e de São José, de sessenta praças cada uma .....	360

Auxiliares de pé .....	3.120
------------------------	-------

Tropa paga e Auxiliares de Cavalo e de Pé prontos	5.496
---	-------

RESUMO

Tropa paga e Auxiliares do Rio de Janeiro, prontos .....	5.774
Tropa paga e Auxiliares de Minas Gerais, pronta a marchar .....	5.496
	11.270

Esta capitania necessita:

Para a tropa paga dela, armas completas .....	2.000
Para se venderem aos Auxiliares do Rio de Janeiro e Minas Gerais, ou se emprestarem aos que não tiverem meios de as comprar, armas completas .....	4.000
Pólvora, arróbas .....	4.000
Abarracamento para os cinco Regimentos da tropa paga; e para o de Cavalaria de Minas Gerais.	
Para o mesmo Regimento de Cavalaria, clavinhas .....	424
Pistolas .....	424
Espadas .....	424

RELAÇÃO N.º 2

Fôrças de terra e de mar com que se acha o Marechal-de-Campo Antônio Carlos Furtado de Mendonça para defesa da Ilha de Santa-Catarina :

FÔRÇAS DE TERRA

Um Regimento de Infantaria da guarnição da mesma Ilha com praças	773
Um Regimento da Companhia de Pernambuco com praças .....	779
<i>Tropa paga</i> .....	1.552
Dois Têrços de Auxiliares pertencentes à mesma Ilha, cada um de praças 726; ambos .....	1.452
Um Destacamento de Artilharia, de que se não diz a fôrça	
Infantaria e Auxiliares .....	3.004

FÔRÇAS DE MAR

Nau Santo Antônio, com praças efetivas .....	476
Nau Ajuda .....	479
Nau Belém .....	434
Fragata Príncipe do Brasil .....	235
Fragatinha de Pernambuco .....	50
Tôdas as praças efetivas .....	1.674
Artilharia desta esquadra dos calibres 24, 18, 12, 8 e 4.	
Peças .....	330

RELAÇÃO N.º 3

Fôrças de terra e de mar com que se acha o Tenente-General João Henrique de Bohn no Rio Pardo e Rio Grande de São Pedro.

FÔRÇAS DE TERRA

	Tropas efetivas
Uma das Companhias da Guarda do Vice-Rei .....	60
O regimento de Moura .....	679
O Regimento de Estremoz .....	627
O Regimento de Bragança .....	661
O Primeiro Regimento do Rio de Janeiro .....	791
O Regimento de Dragões do Rio Grande .....	380
Um Destacamento de Artilharia do Rio de Janeiro .....	115
Uma Companhia de Infantaria de Santa Catarina .....	57
Quatro Companhias novas do Rio Grande .....	305
Quatro Companhias de Tropas Ligeiras de Infantaria e Cavalaria do Rio Grande .....	192
	3.867
O Regimento de Infantaria de São Paulo que no fim do ano próximo precedente de 1775 já tinha embarcado no pôrto de Santos para o Rio Pardo, composto o dito Regimento de praças .....	813
A Legião de Voluntários Reais de São Paulo, que no fim do mesmo ano próximo precedente tinha marchado para Viamão e Rio Pardo, composta a dita Legião de seis Companhias de Infantaria, com seiscentos e nove praças, e de quatro Companhias de Cavalaria com quatrocentas e três praças, fazendo tôdas .....	1.012
Fôrças de terra efetivas no Rio Pardo e Rio Grande .....	5.692
Deve-se observar em primeiro lugar que nesta conta não entra um Regimento de Cavalaria Auxiliar por se não saber o estado efetivo do dito Regimento. A lotação porém dêle é de praças .....	500
Deve-se observar, em segundo lugar; que para se completarem os Regimentos de Moura, Estremoz, Bragança e primeiro do Rio de Janeiro, lhes faltavam quinhentas e vinte e seis praças, as quais se devem preencher com as recrutas que se mandam das ilhas dos Açores, e estas com as do Regimento de Cavalaria Auxiliar acima indicado, no caso de estar também completo, farão montar as fôrças de terra do Rio Pardo e Rio Grande em combatentes ..	6.717

FÔRÇAS DE MAR

Existem no Rio Grande as embarcações seguintes:

Graça, contendo corpo de marinha, infantaria, e marinhagem .....	245
Glória, idem, idem .....	115
Vitória .....	90
Belona .....	96
Invincível .....	108
Penha .....	74
Sacramento .....	61
Belém .....	72
Nossa Senhora do Monte .....	70
Bragantino .....	60
São José .....	59
Bom Sucesso .....	34
	<hr/>
	1.084

RELAÇÃO Nº 4

Guarnição com que se acha na Praça da Colônia o Governador dela: Francisco José da Rocha.

	<i>Efetivos</i>
O Regimento da Colônia com praças .....	542
Uma Companhia de Artilharia da mesma Colônia .	91
Uma Companhia de Artilharia de Lagos .....	66
	<hr/>
Tôda a guarnição, praças .....	699

Além da dita tropa, todos os habitantes da Praça em caso de sítio, servem como ela, e até as mesmas mulheres animam os maridos e os filhos, com incrível constância, a se defenderem.

No pôrto da mesma Colônia se acham as embarcações seguintes :

A Fragata Nazaré, com praças .....	265
A Corveta Glória .....	43
A Corveta Conceição .....	53
O Iate Conceição .....	23
	<hr/>
Tôdas as praças efetivas .....	384
	<hr/>
A artilharia destas embarcações dos calibres de 12,6, 3 e 1 são — Peças .....	80

(Extraído da *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo XXI, págs. 181 a 189).

TABELA GERAL DAS RENDAS E CONTRIBUIÇÕES PÚBLICAS  
DO IMPÉRIO DO BRASIL, E DAS LEIS DA SUA FUNDAÇÃO  
(1830-1831)

DENOMINAÇÃO DAS RENDAS E CONTRIBUIÇÕES	LEIS DE SUA FUNDAÇÃO
Pensões de Engenho	
— de Caixas e feixos de açúcar .	Instituídas pelos extintos Donatários.
Foros de Terras .....	Ord. L.
1. Passagens de Rios e Registros ....	Ord. do L. 2º tt. 26 § 8.
Gado do Evento .....	Ord. L. 2º tt. 26 § 17.
Dízima das Chancelarias .....	Regimento de 16 de janeiro de 1589.
Direitos Novos da Chancelaria-Mór	Dito de 16 de janeiro de 1589.
— Velhos .....	Alvará de 11 de abril de 1661.
Pau Brasil .....	Regimento de 12 de dezembro de 1605.
2. Subsídio do Tabaco em rama	Estabelecido em 1630.
— Voluntário .....	Carta Régia de 23 de outubro de 1640.
Selos das Fazendas .....	Foral de 1646, e Lei de 10 de outubro de 1828.
Subsídio das Carnes secas .....	Carta Régia de 15 de maio de 1654.
Donativos das Caixas e feixos de Açúcar e rolos de Tabaco ....	Carta Régia de 4 de fevereiro de 1662.
Emolumentos dos Viandantes que vão para Terras Minerais ....	Provisão de 24 de fevereiro de 1680.
3. Propina para Munição de Guerra .	Ordem de 27 de outubro de 1681.
4. — dos empregados da Fazenda ..	Portaria de 3 de agosto de 1685.
Direito Senhorial da Moedagem ..	Lei de 4 de agosto de 1688, e Alvará de 20 de novembro de 1809.

DENOMINAÇÃO DAS RENDAS E CONTRIBUIÇÕES	LEIS DE SUA FUNDAÇÃO
5. Impostos da Aguardente Brasileira .....	Carta Régia de 21 de dezembro de 1692.
6. Subsídio Nacional .....	Dita de 31 de maio de 1693.
Foros de Sesmarias .....	Carta Régia de 7 de dezembro de 1697.
Impostos das Caixas e feixos de açúcar .....	Dita de 4 de novembro de 1700.
Direitos da Chancelaria das Ordens Militares.	Regimento de 12 de junho de 1708.
7. — de Entradas .....	Carta Régia de 9 de novembro de 1709.
— dos escravos que vão para Terras Minerais .....	Ordem de 27 de março de 1714.
8. Dizimos .....	Carta Régia de 18 de março de 1715.
Direitos de Guarda Costa .....	Dita de 24 de março de 1720.
Têrças-partes dos Offícios Forenses.	Decreto de 18 de maio de 1722.
Donativos de Offícios .....	Dito de 18 de maio de 1722.
9. Direitos dos Escravos de saída dos Portos Africanos .....	Ordem de 9 de setembro de 1724, ampliada pelo Aviso de 22 de junho de 1810.
Diamantes .....	Lei de 24 de dezembro de 1734.
Quinto do couro, e Gado em pé ..	Estabelecido em 1738.
Direitos dos animais que passam pelo Registro de Sta. Vitória ..	Portaria de 25 de outubro de 1739.
Meio-Real em libra de carne verde.	Ordem de 11 de junho de 1751.
Propina de 1% da obra pia .....	Alvará de 1 de agosto de 1752.
Impostos de aguardente denominados Equivalentes .....	Dito de 10 de janeiro de 1757.

DENOMINAÇÃO DAS RENDAS E CONTRIBUIÇÕES	LEIS DE SUA FUNDAÇÃO
Direitos dos escravos denominados Equivalentes e novo imposto ..	Dito de 10 de janeiro de 1757 e Carta Régia de 18 de março de 1801.
Subsídio de 80 rs. em canada de aguardente .....	Carta Régia de 27 de maio de 1757.
Dízima de tabaco .....	Idem.
— de aguardente .....	Idem.
Três quartos de tenças .....	Alvará de 23 de agosto de 1770.
Subsídio literário .....	Lei de 10 de novembro de 1772, e Carta Régia de 23 de agosto de 1805.
Mestrado e Habilitações das Or- dens Militares .....	Alvará de 2 de junho de 1774.
Laudémios .....	Dito de 20 de agosto de 1774.
Cativos .....	Lei de 4 de dezembro de 1775.
10. Subsídio voluntário .....	Carta Régia de 16 de dezembro de 1775.
11. Propina dos expostos .....	Alvará de 8 de outubro de 1778.
Têrças das Câmaras .....	Carta Régia de 2 de novembro de 1787.
Contribuição do Arraial do Tijuco.	Instituída pelos extintos Governado- res.
— Municipal da Cidade de São Paulo .....	Estabelecida em 1791.
Marcas dos volumes da Alfândega.	Decreto de 2 de março de 1797.
Direitos do Correio .....	Alvará de 20 de janeiro de 1798.
Subsídio do açúcar .....	Carta Régia de 19 de maio de 1799.
— do tabaco .....	Idem.
Impostos dos botequins e tavernas.	Carta Régia de 18 de março de 1801.

DENOMINAÇÃO DAS RENDAS E CONTRIBUIÇÕES	LEIS DE SUA FUNDAÇÃO
— de tabaco em pó .....	Idem.
— dos couros em cabelo .....	Idem.
Contribuição literária de Marinha e Portos Secos .....	Aviso de 20 de julho de 1801.
— de 800 rs. por cabeça de gado .	Portaria de 18 de novembro de 1801.
Dizima das madeiras .....	Dita de 5 de março de 1802.
Sêlo das Mercês ou Imperial ....	Alvará de 27 de abril de 1802, e Decreto de 24 de janeiro de 1804.
Emolumentos de arquições, visitas e vistorias .....	Incorporados pela extinção do Officio de Patrão-Mor da Bahia, pelo Al- vará de 15 de novembro de 1802.
Direitos denominados territoriais.	Aviso de 7 de maio de 1803.
Meios-Direitos, e Direitos inteiros de animais .....	Portaria de 16 de outubro de 1805.
12. Capelas .....	Alvará de 14 de janeiro de 1807.
Impostos no tabaco de corda ....	Dito de 28 de maio de 1808.
Décima dos prédios urbanos ....	Dito de 27 de junho de 1808.
Subsídio do algodão .....	Carta Régia de 28 de julho de 1808.
Meio denominados "Casa da doada"	Provisão de 5 de setembro de 1808.
Contribuição para a conquista de Garapuava .....	Carta Régia de 1 de abril de 1809.
Siza dos bens de raiz .....	Alvará de 3 de junho de 1809.
Imposição de 5 rs. em libra de carne verde .....	Idem.
Meia Siza dos escravos ladinos ..	Idem.
Décima ou Sêlo dos legados e heranças .....	Alvará de 17 de junho de 1809.
Sêlo ou taxa do papel .....	Idem.

DENOMINAÇÃO DAS RENDAS E CONTRIBUIÇÕES	LEIS DE SUA FUNDAÇÃO
Contribuição da Junta do Comércio	Alvará de 15 de julho de 1809.
Ancoragem dos navios estrangeiros .....	Decreto de 15 de março de 1810.
13. Têrças da contribuição voluntária das Câmaras da Princesa e Baependi .....	Carta Régia de 6 de novembro de 1810.
Direitos de guindaste .....	Provisão de 12 de fevereiro de 1811.
— de armazenagem e trapiches ..	Alvará de 26 de maio de 1812.
Impostos para Fundo Nacional do Banco .....	Dito de 20 de outubro de 1812.
Contribuição de 30 rs. no trigo ..	Aviso de 19 de agosto de 1815.
14. Corporações de mão morta .....	Alvará de 16 de setembro de 1817.
Direitos de 2% de exportação ....	Dito de 25 de abril de 1818.
Capatazias .....	Idem.
Direitos dos escravos novíssimos .	Idem.
— de charque exportado .....	Idem.
— de farol .....	Decreto de 9 de dezembro de 1819.
Impostos de 40 rs. por pesada e vinte por saco de algodão ....	Carta Régia de 16 de maio de 1820.
Impostos da aguardente de consumo .....	Alvará de 30 de maio de 1820, e Resolução de consulta de 4 de fevereiro de 1822.
Amarração do anillo .....	Provisão de 18 de agosto de 1820.
Meio-Sóldo das patentes militares.	Decreto de 16 de maio de 1821.
Impostos de 480 rs. nos Guardas de Embarques .....	Portaria de 13 de maio de 1822.
15. Emolumentos de Ofício de diversas Repartições .....	Decreto de 12 de novembro de 1822.

DENOMINAÇÃO DAS RENDAS E CONTRIBUIÇÕES	LEIS DA SUA FUNDAÇÃO
Jóias do Cruzeiro .....	Decreto de 1 de dezembro de 1822.
Emolumentos dos Secretários das Presidências .....	Lei de 20 de outubro de 1823.
Direitos do 4º de ouro .....	Decreto de 16 de setembro de 1824.
Meio por cento sobre as assinaturas da Alfândega .....	Lei de 23 de outubro de 1827.
Direitos de 5% do ouro .....	Lei de 26 de outubro de 1827.
Contribuição da Polícia .....	Lei de 6 de novembro de 1827.
— de 40 rs. no sal brasileiro ....	Resolução de Consulta de 26 de no- vembro de 1827.
— voluntária para a fatura da Es- trada de Santos .....	Lei de 20 de setembro de 1828.
Direitos de 15% da importação ..	Dita de 24 de setembro de 1828.
— de 2% de baldeação e reexporta- ção .....	Dita de 25 de setembro de 1828.
Impostos para a Caixa de Amorti- zação .....	Decreto de 26 de setembro de 1828.
Próprios Nacionais .....	Estabelecidos por diversas Ordens.

- 1 A quota diversifica geralmente em todas as Províncias.
- 2 Na Província do Espírito Santo.
- 3, 4 e 11 A denominação e a quota não são gerais em algumas Províncias.
- 5 Em algumas Províncias, a denominação, a quota e as Ordens são diversas.
- 6 No Piauí e Maranhão.
- 7 Em Minas, Goiás e Mato Grosso.
- 8 São reguladas pelo Decreto de 11 de abril de 1821, em algumas Províncias.
- 9 Na Bahia, Pernambuco e Pará são estabelecidos por outras Ordens, sendo as suas quotas respectivas diferentes.
- 10 Em Minas difere do do Espírito Santo.

- 12 e 14 Instaurados pela Lei de 15 de outubro de 1827, para fundo da Caixa de Amortização.
- 13 São aplicadas à extração dos diamantes, pelo Aviso de 24 de dezembro de 1822.
- 15 Foram de Serventuários que se retiraram para fora do Império antes da sua Independência.
- 16 Na Bahia, Pernambuco, Maranhão e Pará foi estabelecida por Aviso de 4 de dezembro de 1810, e aplicada à iluminação daquelas cidades, pela Lei de 8 de novembro de 1827.
- 17 Compreende as fazendas de gado do Piauí, Pará e Mato Grosso. e outros estabelecimentos.

## CAPÍTULO XIII

### DOCUMENTOS HISTÓRICOS

#### OFÍCIO DE JOÃO MANUEL DA SILVA AO MARECHAL FRANCISCO J. DE S. SOARES DE ANDRÉA

Sr. Francisco José de Sousa Soares Andréa por Aviso da Secretaria de Estado dos Negócios do Brasil de data de 29 do presente mês, que acabo de receber, V. Excia. é nomeado para a construção da Estrada, entre esta Côrte ao Rio Prêto, e me ordena o mesmo Aviso, que lhe participe haja de se apresentar immediatamente ao Deputado encarregado pela Junta do Comércio etc. da dita Estrada a fim de receber as ordens da sobredita Junta.

Deus guarde a V. Excia.

Rio de Janro. 31 de março de 1814. — *Franco. José de Souza Soares.* — *João Mel. da Silva.*

---

#### DECISÕES DO GOVÊRNO — Nº 135 — IMPÉRIO — EM 14 DE NOVEMBRO DE 1822

— Dispensa as pessoas que entram nesta Côrte, pelos Registros da Paraibuna e Rio Prêto, de novas Guias de viagem quando se retiram.

Atendendo S.M. o Imperador aos graves incômodos que sofrem as pessoas que transitam da Província de Minas Gerais e São Paulo para esta do Rio de Janeiro, em serem obrigadas a tirar nesta Côrte novas Guias quando se retiram, bem que se achem munidas das que se lhes passam nos Registros da Paraibuna ou Rio Prêto : Manda o Mesmo A. S. pela Secretaria de Estado dos Negócios do Império, que o Intendente Geral da Policia faça cessar o uso de se passarem as ditas novas Guias ; e que nas

que lhe forem apresentadas ponha gratuitamente a nota seguinte — Visto : Cunha — para que possam as referidas pessoas servir-se delas na sua volta sem novas despesas, a cujo fim se expedirão pela Intendência as precisas ordens e participações aos Comandantes ou Provedores dos indicados Registros para que deixem livre o trânsito às pessoas que lhes apresentarem as Guias com as mencionadas notas do mesmo Intendente. Palácio do Rio de Janeiro em 14 de novembro de 1822.— *José Bonifácio de Andrada e Silva.*

---

## BERNARDO DE VASCONCELOS — 1828

### PARECER SÔBRE O SISTEMA TRIBUTÁRIO

Ilmos. e Exmos. Srs. Dividida a atenção por muitos objetos na presente sessão, não me foi possível meditar no que hoje se ventila com o resguardo que exigia sua importância. Todavia vou interpor o meu voto contando desde já, que a não poucos dessaboreará, e alguns ofenderá; uma vez, porém, que não choque interesses da Pátria, nem a Deus, nem à Liberdade se oponha, jamais de o interpor me arrependerei.

Quanto sôbre o Mineiro pesam os multiplicados e mau arrecadados impostos baldado fôra ponderar que ninguém há aí que o ignore, sôbre inumerados. Este mal, porém, é a consequência de outros, cujo exame não cabe na estreiteza do tempo. O Govêrno Despótico que para desgraça nos regeu por séculos com tão graves males nos vexou e oprimiu, que só a Constituição pôde assaneá-los; destituído de luzes, todo trevas, não soube atender às nossas peculiares circunstâncias; e nos impostos como nas despesas foi nossa Pátria considerada como as outras províncias em diversíssima posição. Relevava que eu mostrasse as despesas supérfluas para se abolirem e as excessivas para cercearem; e nesta matéria muito que dizer há.

Sirva de exemplo o segundo Regimento de Cavalaria de primeira linha que custa anualmente de noventa a 108:000\$ rs.; quando se julgue necessário haver tropa de primeira linha em uma Província Central, com um Batalhão de Caçadores, arma mais própria para nossa terra, se faria todo o serviço e com a despesa, quando muito, de trinta a quarenta contos. O Govêrno Civil não é mesquinho no emprêgo de Milicianos e tenho para mim que, bem examinadas, se não aprovaria tais despesas, sem necessidades feitas. Mas, repito, não cabe no tempo este exame.

Impostos que paga a Província de Minas Gerais, mencionados no Officio da Junta da Fazenda de 12 de março de 1828.

- 1º Direitos de Entrada...
- 2º Obra Pia...
- 3º Munições de Guerra...
- 4º Passagens de Rios...
- 5º Correio...
- 6º Donativos de Offícios de Justiça...
- 7º Têrças partes dos donativos...
- 8º Novos Direitos dos donativos e Cartas de Seguro...
- 9º Subsídio Voluntário...
- 10º Subsídio Literário...
- 11º Pólvora...
- 12º Siza e meia siza...
- 13º Sêlo dos Papéis...
- 14º Sêlo das Heranças...
- 15º Impôsto para o Banco...
- 16º Impôsto nas carnes verdes...
- 17º Décima dos Prédios Urbanos...
- 18º Dízimo...
- 19º Rendimento da Secretaria do Govêrno...
- 20º Têrças partes da contribuição voluntária das Vilas da Campanha e Baependi...
- 21º Quarto e quinto do ouro...

Não fêz menção a Junta da Fazenda dos seguintes impostos, que também pagam os Mineiros, sem dúvida, por não entrarem nos Cofres Públicos desta Província.

Direitos de Alfândega que montaram em ....	300:000\$000
Direitos de meios Soldos das Patentes .....	4:000\$000
Direitos de Escravos que vêm para esta Pro- víncia .....	22:000\$000
Guias aos Viandantes de Minas .....	1:200\$000
Fábrica da Capela Imperial .....	400\$000
Três quartos de tenças de hábitos e Mercês.	2:000\$000
A Novíssima Bula .....	1:600\$000
Passagens dos Rios Paraiba, Paraibuna e Pecu .....	28:000\$000
Impôsto do Caminho da Estrela .....	7:800\$000
	<hr/>
	367:000\$000

Ajunte-se a esta conta mais o que se despende com a legislatura .....	84:000\$000
Tejuco .....	12:000\$000
Têrças partes de Baependi e Campanha ....	1:500\$000
Fábrica de Gaspar Soares .....	1:600\$000
Esquadras no Rio .....	12:000\$000
	<hr/>
	478:100\$000

Fiz esta conta para mostrar de passagem que esta Província contribui muito para as despesas gerais do Império; e advirta-se que não estão incluídas tôdas as quantias remissíveis ao Tesouro. Concorrendo tôdas as outras Províncias nesta proporção, é de esperar que subam os rendimentos nacionais, e que em poucos anos se possam abolir alguns impostos, principalmente se se contar por despesas supérfluas o que se deve esperar da Assembléia Geral Legislativa.

Cabe agora fixar os princípios pelos quais devem ser julgados êstes impostos. Assentam os economistas :

1º que a natureza dos impostos e a maneira de sua arrecadação seja a menos onerosa possível, que nem tenda a vexar nem a corromper os contribuintes ;

2º que os impostos recaiam sôbre os rendimentos e não sôbre os capitais, isto é nos valores anteriormente acumulados ; porque são os únicos meios de reprodução ; os únicos elementos do trabalho, as únicas fontes da fecundidade ;

3º que os impostos não recaiam sôbre os objetos, que facilmente se possam ocultar às vistas da autoridade encarregada de sua arrecadação, pois que tornam necessário o sistema da espionagem e da denúncia;

4º que os impostos não recaiam sôbre gêneros de primeira necessidade pela infalível baixa dos salários do trabalho e consequente miséria dos jornaleiros ;

5º que os impostos não sejam tão excessivos, que convidem ao contrabando. Entre os muitos danos de tais impostos tem o primeiro lugar familiarizar-nos com o crime, hábito êste que as leis devem sempre procurar destruir.

6º que os impostos recaiam sôbre todos os habitantes do Império, sem outra atenção que a do seus haveres, como prescreve a Constituição do Império.

7º que tôda a maneira de arrecadação que fôr onerosa e opressiva ao povo, não seja adotada ; e que consequentemente

não se arrematem as rendas, sendo os rendeiros não poucas vezes opressores.

Os Impostos das Entradas e do Subsídio Voluntário, além de inconstitucionais, tendem a vexar-nos e a corromper-nos; e sua arrecadação se vai tornando tão dispendiosa, que em breve absorverá toda a sua importância. Já propus na Câmara dos Augustos e Digníssimos Senhores Deputados um projeto para a abolição destes impostos, cuja injustiça demonstrei, como se vê no *Diário Fluminense* de 9 de agosto de 1827 e já este projeto passou a segunda discussão como era de esperar da alta sabedoria, e acrisolado patriotismo daquela Augusta Câmara. Por este motivo nada mais direi acerca destes impostos.

Os impostos que se pagam dos escravos, que são conduzidos para Minas, os dos Guias aos Viandantes, têm, entre outros, o defeito de não recaírem sobre todos os brasileiros.

Os impostos das passagens dos rios Paraibuna, Paraíba e Pecu são excessivos, e é de esperar, que cessem absolutamente depois de sancionada a lei das Emprêsas, que, depois de aprovada pela Câmara dos Srs. Deputados, foi remetida ao Senado. Não é preciso analisar estes impostos, e mostrar quanto aos trocos e conseqüentemente à indústria prejudicam.

O impôsto para a serra da Estrêla é pago pelos Mineiros sós. pôsto que pela estrada daquela serra transitam os moradores além Paraibuna: a tanto há chegado o projeto e porfia de aos Mineiros oprimir!

Há mais a notar que há muitos anos está concluída a sobre-dita estrada, e entretanto continuam os Mineiros a pagar o impôsto, que impostos, no Brasil, são como a ferrugem no ferro, lançados, nunca jamais se levantam!

Graças à Constituição, ao Imperador e à Assemblêia Geral, as esperanças de melhor sorte surgem; já lá se vai o quinto do ouro, os preceitos das dívidas e a contribuição voluntária para a Marinha.

Os impostos sobre as heranças, e sobre a compra e venda de bens de raiz, e de escravos ladinos, recaem sobre os capitais e não sobre os rendimentos. Talvez que moderados e sãbiamente regulados não sejam tão pesados aos Povos nem tão danosos à Riqueza pública. O impôsto de selos dos papéis é susceptível de muitas fraudes em sua arrecadação, e pouco avulta o seu rendimento. O impôsto sobre as carnes verdes tem o defeito de recair sobre gênero de primeira necessidade e já tributado com Subsídio Literário: o seu rendimento é insignificante, sem dúvida pelas muitas fraudes cometidas pelos marchantes para o não pagarem.

O impôsto da Décima dos prédios urbanos, que tanto avulta nas Províncias marítimas florescentes, é quase nulo nesta Província em que os alugueres dos prédios são de pouca monta : e sua arrecadação tem sido muito onerosa nesta Capital, em que para a cobrança tem havido execuções.

O impôsto para o Banco é quanto pode ser ofensivo da nossa Constituição, e conseqüentemente intolerável. Não consentindo a Constituição, que se paguem impostos sem atenção dos Contribuintes, nenhuma tem êste impôsto. Um negociante de grosso trato paga tanto como o de retalho. Estender-me sôbre matéria tão clara é perder tempo. Os Dízimos são muito pesados à Agricultura.

Nesta Província, em que não se executou o Decreto de 1821, não são isentos dêste impôsto os gêneros destinados a consumo, nem à mesma semente, já dizimada. Muito convirá estabelecer o impôsto terreal na mesma proporção com os outros, que se observa nos países mais entendidos em matéria de administração e em que se respeitam os direitos do homem. Sem esta atenção não pode prosperar a indústria agricola que pela fertilidade do nosso solo tantas vantagens nos promete.

Eu não quero proteção exclusiva para a Agricultura ; ninguém é mais inimigo de exclusivos ; mas sendo certo que ninguém deve ser isento de contribuir para as despesas do Estado segundo sua fortuna, como prescreve a Constituição é esta infringida, sofrendo a Agricultura maior pêso de impostos que os outros ramos de indústria. Entendem os economistas que o impôsto terreal deve formar a duodécima parte dos impostos do Estado, e só os Dízimos desta Província são orçados para o ano futuro, em 125:000\$000, importando todos os impostos em 478:176\$631.

Outro êrro gravíssimo em matéria de impostos é o arbítrio no método de sua arrecadação ; e infelizmente a Junta da Fazenda desta Província não raras vêzes o tem exercido em prejuízo público. Cumpre que se fixe o método de arrecadação para que não continuem os nossos males a êste respeito.

Não falarei dos outros impostos. Lembro, porém, que a legislação sôbre Órfãos e Ausentes é mais onerosa a esta Província, do que todos os impostos que ella paga.

Um inventário, partilha, formais, tutorias, etc. etc. absorvem tôda a herança convertendo-se em destrutora dos órfãos a lei estabelecida para os proteger.

Do Juízo de Ausentes para que falar ? Êste é o sumidouro da riqueza de Minas, é a cova de Caco ; destrói a fortuna pública e particular, e o que mais admira, com pouco lucro daqueles mesmos que compõem êsse formidável Juízo. A abolição de um

tal juízo será sem dúvida a mais profícua e vantajosa medida para esta Prova.

Não deve ficar em silêncio o Recrutamento êste impôsto sobre os bens, pessoa e vida do Mineiro. Aqui nesta Província se abriu um recrutamento, e pelo que observo tem aparências de eterno, êle é quanto pode ser amplo, comprehende todos os Mineiros até a idade de quarenta anos; coisa nunca vista em outro país à exceção da Espanha e da Turquia. Aumenta êste mal a impunidade das autoridades encarregadas do recrutamento, pois tendo algumas abusado, e muito, não me consta que uma só fôra punida. O que será de nós se isto continua?

Não me foi possível escrever mais que hoje mesmo apresentei dois outros pareceres de suma importância; é o que pude aprontar em três horas que me sobraram de outros trabalhos.

Na Câmara dos Srs. Deputados exporei mais amplamente o meu voto sobre esta matéria.

Palácio do Govêrno, 12 de abril de 1828. — O Conselhº do Govº, *Bernardo Pereira de Vasconcelos*.

(Extr. do rascunho original escrito, entrelinhado a próprio punho, existente no A. P. M.).

---

## LEI DE PRIMEIRO DE OUTUBRO DE 1828

*Dá nova forma às Câmaras Municipais, marca suas attribuições, e o processo para a sua eleição, e dos Juizes de Paz.*

### TÍTULO III

#### *Posturas policiaes*

Art. 66. Terão a seu corpo tudo quanto diz respeito à Polícia, e economia das povoações, e seus têrmos, pelo que tomarão deliberações, e proverão por suas posturas sobre os seguintes objetos:

.....

§ 6º Sobre construção, repouso, e conservação das estradas, caminhos, plantações de árvores para preservação de seus limites e comodidades dos viajantes, e das que forem úteis para a sustentação dos homens, e dos animais, ou sirvam para fabricação de pólvora e outros objetos de defesa.

## LEI DE 26 DE AGOSTO DE 1828

*Aplica vários subsídios para a fronteira da estrada da serra de Parati, e extingue os Registros da Cachoeira e do Curralinho e o impôsto de 40 rs. por pessoa e por animal que nêles passavam.*

D. Pedro I, por Graça de Deus, e unânime aclamação dos povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil: Fazemos saber a todos os nossos súditos, que a Assembléia Geral decretou, e nós queremos a Lei seguinte :

Art. Iº À fatura da estrada da serra de Parati, ficam applicados os subsídios seguintes :

1º A consignação anual de 200\$000 oferecida pela Câmara da vila de Parati.

2º O impôsto de 80 Rs. por alqueire de sal, que se vende na vila de Parati para o consumo.

3º 80 Rs. por cada pessoa, ou animal, que passar na dita estrada, ou seja descendo ou subindo. Nestes 80 Rs. se comprehendem os 40 Rs., que os tropeiros ofereceram e os 40 Rs. que recebe atualmente o Provedor do Registro da Cachoeira.

Art. II. O impôsto de 80 Rs. cessará logo que a obra estiver concluída.

Art. III. Ficam extintos os Registros da Cachoeira e do Curralinho; e os emprêgos de Provedor e Escrivão dêstes Registros; e o impôsto de 40 Rs. por pessoa, e por animal, que nêles passavam.

Art. IV. Ficam revogadas as leis, alvarás, decretos, e mais resoluções em contrário.

Mandamos, portanto, a tôdas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nela se contém. O Secretário de Estado dos Negócios do Império a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palácio do Rio de Janeiro aos vinte e seis dias do mês de agosto de 1828, 7ª da Independência e do Império.

Imperador com rubrica e guarda. — José Clemente Pereira.

## DECRETO DE 26 DE MARÇO DE 1830

*Encarrega a Imperial Junta do Comércio da guarda e direção dos depósitos da Côrte.*

Sendo necessário nomear depositário que receba do Banco os depósitos públicos e particulares aí existentes, nas espécies constantes de seus respectivos termos na conformidade do art. 9º da Carta de Lei de 23 de setembro do ano próximo passado e convindo que os referidos depósitos bem como os capitais ocorrência dos negócios abrigos a serem depositados, se guardem com a mais firme segurança e considerando que esta deve ser tanto maior quanto o valor dos depósitos, o que na mesma proporção cresce a dificuldade de nomear sem escrúpulo um depositário, pelo perigo a que ficam expostos grandes capitais confiados à guarda e direção de uma só pessoa, como a experiência tem mostrado; Hei por bem encarregar à Imperial Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, da guarda e direção dos depósitos da Côrte exercendo esta incumbência por uma comissão nomeada anualmente dentre os seus membros, a qual não só receberá os depósitos ora existentes no Banco, mas, os dinheiros, peças de ouro e prata e jóias que para adiante se depositarem; e mandará fazer as entregas e pagamentos às partes que lhe apresentarem precatórias dos competentes juizes; regulando-se pelas leis de 21 de maio de 1751, 20 de junho e 25 de agosto de 1774. A mesma Imperial Junta de Comércio o tenha assim entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em 26 de março de 1830, nono da Independência e do Império.

Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador. — *Visconde de Alcântara.*

---

## LEI DE 15 DE DEZEMBRO DE 1830

*Orça a receita e fixa a despesa para o ano financeiro de 1831-1832*

Art. 30. Compreendem-se na receita orçada os artigos antecedentes :

§ 7º O Rendimento da Junta do Comércio.

## LEI DE 24 DE OUTUBRO DE 1832

*Orça a receita, e fixa a despesa para o ano financeiro  
de 1833-1834*

.....

Art. 25. Os empregados vitalícios destas Repartições, que ora se extinguem inclusive o Intendente Comissário da Vila da Campanha da Princesa na Província de Minas, os dos Registros abolidos pela Lei de 15 de novembro de 1831, e os de arrecadação das contribuições da Junta do Comércio, que também forem vitalícios continuarão a receber seus ordenados, ficando adidos às Repartições em que mais convier ao serviço, até que tenham outro destino.

.....

Art. 78. Pertencem à receita geral :

.....

§ 4º Contribuição da Junta do Comércio sôbre volumes e embarcações, inclusive os das nações, com quem não há tratados, e o impôsto denominado do Banco sôbre os que navegam de barra fora, inclusive os estrangeiros, com cujas nações existam tratados.

—————

## DECRETO DE 26 DE MARÇO DE 1833

*Regulamento das Mesas de Administração das Diversas Rendas  
Nacionais do Império*

.....

*Contribuição da Junta do Comércio sôbre gêneros*

Art. 45. A sua arrecadação será feita na conformidade dos Alvarás de 15 de julho de 1809, 4 de setembro de 1810, 6 de julho de 1811, e Edital de 29 de novembro de 1817, a saber:

*Arrecadação dos Impostos do despacho marítimo*

Art. 48. Os direitos, impostos, contribuições, e emolumentos sôbre as embarcações cobrar-se-ão no ato de receberem o despacho da administração, do modo seguinte :

*Contribuição da Junta do Comércio sôbre embarcações*

§ 5º Consiste em 1\$500 por cada navio, corveta, e bergantim, descarregados nos portos em que houver Alfândegas.

Sua arrecadação será feita na conformidade do alvará de 15 de julho de 1809 e indistintamente das embarcações nacionais e estrangeiras, que tenham ou não tratados.

.....

*Emolumentos para a Secretaria da Junta do Comércio*

§ 10. A sua arrecadação será feita na conformidade do citado Alvará e tabela. Consiste em 3\$200 pela Provisão, e lista de equipagem, que exceder a oito pessoas, e não excedendo 400 rs., excetuados os barcos de cabotagem.

Para o escrivão da matrícula de 320 rs. por cada embarcação que subir para os portos da Europa, África e Ásia, e mais 40 rs. por cada pessoa matriculada.

---

DECRETO DE 25 DE OUTUBRO DE 1831

*Autoriza o Govêrno para continuar por administração com o melhoramento da estrada da Policia e abertura da serra de Santana, em Minas Gerais*

A Regência, em nome do Imperador, o Senhor D. Pedro II, há por bem mencionar e mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléia Geral Legislativa :

Art. 1º O Govêrno fica autorizado a continuar por administração com o melhoramento da *Estrada de Minas, chamada da Policia, e abertura da ramificação denominada da Serra de Santana*; em todo o tempo porém que apareçam empreendedores que queiram tomar, ou em todo, ou em parte, com elles se poderá fazer o contrato na forma da lei.

Art. 2º Será aplicada para a construção e ramificação da sobredita estrada a renda coletada no rio Paraíba e nas estradas do Mar de Espanha, Estrêla, Comércio, Policia, Resende e Pecu.

Art. 3º Concluída a obra mencionada, o total rendimento de percentagem reverterá «pro rata» em benefício da conservação e aumento das estradas que produzem a renda, e são compreendidas no artigo antecedente.

Art. 4º O Govêrno fica autorizado a despender com esta obra, por espaço de três meses sòmente, a quantia de quatro contos de réis mensais.

José Lino Coutinho, do Conselho do mesmo Imperador, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, o tenha

assim entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, em 25 de outubro de 1831, décimo da Independência e do Império.

FRANCISCO DE LIMA E SILVA.

José da Costa Carvalho.

João Bráulio Muniz.

José Lino Coutinho.

---

DECRETO N.º 95 — DE 30 DE OUTUBRO DE 1839

*Autoriza o Govêrno para conceder Carta de Privilégio por tempo de 100 anos à Companhia formada na Cidade do Rio de Janeiro para construir um «caminho de terra», que communicasse a Rua da União no Saco do Alferes com a do Imperador no Sítio de São Cristóvão*

O Regente em nome do Imperador o Senhor Dom Pedro II tem sancionado e manda que se execute a Resolução seguinte da Assembléia Geral Legislativa :

Art. 1º O Govêrno é autorizado para conceder Carta de Privilégio por tempo de 100 anos à companhia formada na Cidade do Rio de Janeiro para construir um caminho de terra que comunique a Rua da União, no Saco do Alferes, com a do Imperador, no Sítio de São Cristóvão, atravessando o mar na direção da ilha denominada dos Melões, ou de João Damasceno, pela Carta do Sul da mesma ilha, até a extremidade do oeste: tendo por base do contrato as disposições seguintes:

Art. 2º O caminho terá a largura de 40 palmos, será calçado e construído de modo que preste como do trânsito a tódia espécie de transportes.

Art. 3º Os empresários serão obrigados a construir uma ponte de 40 palmos em quadro, com paredões edificados de pedras, que preste cômoda navegação por baixo dela a barcos de pequeno bordo sôbre o canal existente entre a Ponta do Boticário, e a mencionada ilha dos Melões, ou de João Damasceno.

Art. 4º Os trabalhos começarão dentro de 18 meses, a contar da data do contrato, pena de ser declarado nulo, e deverão ficar concluídos no prazo de oito anos contados da mesma data, pena de pagar a Companhia uma multa que será estipulada no mesmo contrato.

Art. 5º A Companhia será obrigada a conservar em bom estado o caminho e ponte, durante o tempo do contrato, e, findo êste, a fazer entrega do mesmo caminho e ponte, ao Govêrno, no estado em que se acharem no ato da obra ser julgada pelo mesmo Govêrno de todo concluída, pena de se mandar proceder em um outro caso aos necessários à conta da mesma Companhia.

Art. 6º Em compensação de suas despesas gozará a Companhia do direito de cobrar, durante o tempo do contrato, as taxas de passagens constantes da tabela que acompanha a presente Resolução, em duas barreiras, que para êste fim poderá estabelecer, por uma vez sômente, nos lugares que julgar mais convenientes, logo que o caminho ou ponte dêle oferecer trânsito. Nenhuma das referidas barreiras poderá ser colocada na rua já existente no Saco do Alferes desde a Rua da União até a Ponta do Boticário; assim como na Rua Nova do Imperador, cuja comunicação para o embarque deve ficar livre ao público.

Art. 7º Fica garantida à Companhia a posse, livre de qualquer ônus, de trinta braças ao mar, já aterrados ou que ela vier a aterrar, desde onde findarem os quarenta palmos designados para o caminho, em tôda a praia do Saco do Alferes, que atualmente não estiver ocupada com edificios, ou se não achar já aforada como terreno de marinha; e bem assim igual número de braças para ambos os lados do mesmo caminho, que a mesma Companhia aterrar sôbre o mar, desde a Ponta do Boticário até a Rua do Imperador, e mais trinta braças para o mar em tôda a extensão da sobredita ilha dos Melões, ou João Damasceno.

Art. 8º Ficam igualmente concedidas à mesma Companhia as marinhas desde a referida Rua do Imperador, costeados os morros dos Lázaros até a ponte dos mesmos Lázaros, que se atualmente por aforar.

Art. 9º Passados os cem anos da duração do contrato, a Companhia, ou quaisquer outros possuidores dos terrenos compreendidos na disposição dos doze artigos antecedentes, serão obrigados a pagar fôro dos mesmos terrenos na Câmara Municipal, ou a quem de direito pertencer.

Art. 10. Ficam isentos de pagar taxa de passagem pelo sobredito caminho e ponte, os gêneros que forem reconhecida-mente de propriedade nacional, as pessoas que por êle transitarem em ato efetivo do serviço público, e os párocos, que passarem em ato de administração do Sacramento.

Art. 11. Ficam derogadas tôdas as leis e disposições em contrário.

Manuel Antônio Galvão, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessários.

Palácio do Rio de Janeiro em trinta de outubro de mil oitocentos e trinta e nove, décimo oitavo da Independência e do Império.

PEDRO DE ARAUJO LIMA.  
*Manuel Antônio Galvão.*

---

#### CARTA DE LEI DE 25 DE MARÇO DE 1824

*Manda observar a Constituição Política do Império, oferecida e jurada por Sua Majestade o Imperador*

*Segue-se : «Carta de Lei» e a «Constituição Política do Império do Brasil».*

---

#### DECRETO DE 10 DE ABRIL DE 1826

*Manda observar o Tratado de Reconhecimento da Independência, entre o Brasil e Portugal*

*Seguem-se : o «Decreto» e o «Tratado» a que se refere o aludido decreto.*

---

#### SESSÃO DE 20 DE MAIO DE 1823

O Sr. Secretário França fez presente à Assembléia que o cidadão José Gonçalves Côrtes oferecia um plano para formação de uma «estrada que vá desta capital à vila de Barbacena». — Foi recebido o plano com agrado, e mandou-se que fôsse remetido à Comissão de Comércio, Agricultura, Indústria e Artes.

---

#### SESSÃO EM 9 DE JULHO DE 1823

O Sr. Silveira Mendonça, por parte da Comissão de Agricultura, Comércio, Indústria e Artes, leu também os seguintes pareceres: Segundo:

«A Comissão de Comércio, Agricultura, Indústria e Artes, viu a representação de José Gonçalves Côrtes, em que expõe o mau estado em que se acham as estradas, que seguem desta Capital

até a vila de Barbacena, e a necessidade que há de formalizar uma outra que abrevie o caminho, que evite a asperzeza das subidas, e descidas; que se façam pontes, calçadas, aterros e estivas duradouras; que tenha ao menos 30 palmos de largura, bordada de arvoredos, provida de pontes com pias de pedras; e que uma vez concluídas, se estabeleçam estalagens, carros de transporte, seges e cavalos de posta, mantenidos por uma companhia de acionistas debaixo das vistas de um inspetor conservador.

«Propõe com o meio para empreender esta obra :

«1º Os subsídios que até agora estavam aplicados à construção da ponte de Paraibuna, que se acha finda, e que sendo necessário se aumentem êstes.

«2º Que na falta de braços se empreguem os prêsos detidos nas cadeias, julgando-os sumariamente.

«3º Que os moradores prestem por aluguel os seus escravos que vagarem dos trabalhos ordinários.

«4º Que fique igualmente a cargo dos mesmos o provimento dos mantimentos precisos à sustentação dos operários em suas respectivas testadas.

«A Comissão reconhece a importância e a necessidade de semelhantes obras, nas quais já o antigo govêrno empregara somas imensas, particularmente na grande obra da calçada da serra da Estrêla, e outras duas empreendidas, uma pela Polícia, e outra pela Junta do Comércio; e como o autor não ajuntou planta de reconhecimento do terreno, ou algum roteiro, que indicasse os pontos de direção das reformas inculcadas, a Comissão procurou as notícias de que precisava pelo hábil Coronel de Engenheiros Francisco José Soares de Andrea, que por muitos anos foi encarregado da exploração, e abertura daquelas estradas, e por êle soube que tôdas elas, as que atualmente estão em uso, e atravessam em diferentes pontos a serra geral do Mar, eram necessárias às povoações convezinhas, mas não igualmente úteis à resolução do problema, que se tinha em vistas, que era — abrir pelo melhor, e mais curto terreno uma estrada acessível a tôda a sorte de máquinas de transporte desde a Capital ao centro de maior população de Minas Gerais — que de tôdas elas a que melhor se prestava, é aquela que empreendera a Junta do Comércio, apesar de se não ter ainda acabado, restando-lhe ainda muitas correções a fazer em sua direção, e grandes despesas para a concluir; que sendo grandes as vantagens, grandes devem ser as medidas empregadas; que sendo as estradas órgãos primários e necessários às funções vitais do corpo moral das sociedades,

estas de necessidade devem definhar até de todo desaparecerem, se elas se obstruem e empecem o desenvolvimento das operações criadoras de valores, que sem elas não existiriam para a riqueza da Nação.

«Viu mais a Comissão que os meios propostos não lhe pareceram eficazes, à exceção do primeiro, que o subsídio, que para este mesmo fim pagam os viandantes e tropeiros de Minas, e que não pode ser suficiente sem ser auxiliado por algum ligeiro impôsto nesta Província sôbre algum artigo de luxo, cujo abuso seja útil coibir-se, como nas aguardentes destinadas a vendagem por miúdo nas tabernas, e que tantos estragos causam nas ínfimas classes, principalmente na escravatura.

«E não convindo igualmente começar todos os dias novas estradas, e logo abandoná-las, depois de despesas imensas, e unicamente por caprichos e contradição de opiniões mal fundadas, é de parecer :

«1.<sup>o</sup> Que este negócio seja cometido ao Govêrno para que, mandando proceder a novas explorações comparativas entre as estradas principais, se determine a que melhor se presta à resolução do problema acima indicado.

«2.<sup>o</sup> Que sendo comuns a ambas as Províncias as vantagens resultantes, se indiquem os meios mais eficazes de haver os fundos necessários a realizar esta empresa, ou seja por via de uma administração, de confidência, ou de contrato com alguma companhia de acionistas, mediante a percepção de um subsídio proporcionado, e que melhor convier a ambas as Províncias.

«3.<sup>o</sup> Que esta demonstração de zêlo pelo bem público, que anima o autor da representação, seja recebida com agrado. Paço da Assemblêia, 28 de junho de 1823. — *João Gomes da Silveira Mendonça*. — *José Teixeira da Fonseca Vasconcelos*. — *Diogo Duarte Silva*». — Ficou adiado pela hora.

---

## SESSÃO EM 10 DE JULHO DE 1823

O Sr. Secretário Carneiro de Campos leu o parecer da Comissão de Comércio sôbre a representação de José Gonçalves Côrtes, que ficara adiado na sessão antecedente.

O Sr. França — A única estrada que aqui temos, que se possa assim chamar, é aquela que se está abrindo debaixo das vistas e direção da Junta do Comércio, e custeada pelo seu cofre.

Motivos particulares, ou talvez falta de dinheiro para continuação dos respectivos suprimentos, interromperam os seus trabalhos, que cumpre se ponham outra vez em atividade, a fim de se concluir uma obra de utilidade pública e mais transcendente a respeito da comunicação e comércio desta Província com as do Interior. Começar uma obra, e não acabá-la, é uma espécie de mania, que deve desaparecer de um governo livre e que entende o que se faz; muito principalmente depois de se ter despendido grossas quantias de dinheiro tiradas a outras precisões do Estado; como acontece com a empresa da dita estrada da Junta do Comércio. Tudo pois quanto cumpre fazer sobre este assunto é providenciar os meios para que aquella obra se continue: a qual me dizem que já atualmente serve de utilidade aos viandantes.

Consta-me que com uma consignação mensal de um conto de réis podem ir avante os trabalhos começados. Sou, portanto, de parecer que ao Governo se peçam informações circunstanciadas a este respeito, a fim de se decretarem providências pecuniárias, com que possa continuar a obra da dita estrada, interrompida por falta de meios ou fundos para o seu custeio; pois ela tem a presunção a seu favor sobre qualquer outra, porque foi decretada com conhecimento de causa sobre consulta da Junta do Comércio, que examinou como cumpria a matéria; nem vejo que contra ela se objete defeito que torne a sua empresa de inferior condições; antes se reconhece no parecer da Comissão, que é ela a mais adaptada aos usos de transportes que se devem ter em vista. Nada pois de principiar para não acabar.

O Governo já assentou definitivamente sobre a utilidade desta estrada; ouvindo o parecer da Junta do Comércio, que houve também de ser informada por pessoas conhecedoras da empresa antes que a começasse, e que a consultasse; não há pois questão sobre a sua utilidade; a questão é sobre os meios de haver dinheiro para a obra continuar; e não se perder de todo o que se gastou, que não é pouco. Nisso, pois, devemos cuidar. O Governo que nos informe; e nós decretaremos os subsídios. E' melhor ter uma só estrada acabada, do que muitas principiadas.

O Sr. *Teixeira de Gouvêa* — Eu concordo, até por própria experiência, que as estradas de Minas Gerais para esta Capital, e mui principalmente de Barbacena para aqui, estão em péssimo estado, e que exigem pronto remédio; pois que além do excessivo incômodo que oferece o seu trânsito, é incalculável o prejuízo que sofrem os Mineiros daquela Província. A dificuldade sobre os meios pecuniários não me parece tão grande, pois que além dos meios propostos pela Comissão, ainda eu descubro um outro: todos sabem que por oferecimento mesmo dos Mineiros se estabeleceu

um impôsto para o reparo e calçada da serra da Estrêla; e que durando êste impôsto há mais de 10 anos e achando-se já a serra calçada, é muito natural, que esta despesa esteja saldada: e nestas circunstâncias estou convencido que êste subsidio se deve aplicar a estradas, porque tendo o mesmo fim êles continuarão a pagar de bom grado; ou aliás, que se deve extinguir, ou diminuir-se a taxa mui consideravelmente e em proporção tal que só baste para consêrtos; pois que tendo cessado a causa pede a razão, pede a justiça e pede mesmo a boa fé do Govêrno, que não continue a exigir-se dos povos um subsidio com destino particular, quando não existe êste destino. Igualmente reclama a mesma justiça, que não sejam só os Mineiros que paguem êste subsidio, porque exigindo-se pelo trânsito da serra, é sumamente odioso; e até custa a crer que dêle sejam isentos os moradores d'aquém da Paraíbauna; medida esta que prova mui bem a parcialidade e afilhadismo de quem a sugeriu. Com estas declarações não tenho dúvida assentir ao parecer da Comissão.

*O Sr. Nogueira da Gama* — Ninguém pode duvidar da necessidade de estradas, e de que estas devam ser em sufficiente número, e conservadas em bom estado, para que possa prosperar a Agricultura, a Indústria e o Comércio recíproco das Províncias dêste Império: mas todos sabem que só temos poucas, e essas em mau estado; limitou-se o seu número entre esta Província, e as Províncias centrais, para facilidade da arrecadação dos direitos de entrada, chamados quintos, e para se evitar o extravio do ouro em pó e diamantes; providenciou-se o seu consêrto, e conservação à custa dos donos dos terrenos. Que poderia esperar-se dêste sistema de alfândegas, de portos secos ou casas de arrecadações de direitos nos limites das Províncias, em estradas e passagens de rios, e da obrigação posta aos donos dos terrenos de terem prontas tais estradas em tôda a extensão de suas sesmarias, haja ou nao serras, pântanos, rios e ribeiros a passar?

Poder-se-ia com razão esperar o maior embaraço para o comércio e comunicação dos povos, já pelas distâncias consideravelmente aumentadas por causa da posição de tais alfândegas, ou registros já pelo mau estado das estradas, apesar dos sacrificios exigidos dos fazendeiros, não tendo a maior parte dêles suficientes forças para tão árdua e desproporcionada exigência. Sabemos, que tropeiros e viajantes da Província de Minas Gerais, cansados e escandalizados pelos trabalhos e prejuizos experimentados na serra da Estrêla, propuseram que se fizesse o consêrto da estrada desta serra, pagando êles para êste fim cem réis por cada um animal que por ela passasse, e cinqüenta réis por cada uma pessoa;

aceitou-se êste oferecimento, segundo minha lembrança, em tempo do Vice-Rei D. Fernando José de Portugal, e determinou-se a sua cobrança na passagem do rio Paraibuna, empreendendo-se a construção da estrada, que ora existe, que infelizmente parou no alto da serra, devendo ser continuada pelo menos até ao sítio denominado Tamarati; não obstante, porém, haver parado a continuação desta obra, prosseguiu a cobrança do impôsto oferecido, para se indenizar o cofre da Junta da Fazenda desta Província do Rio de Janeiro da despesa que havia feito, aproveitando-se porém os seus habitantes, gratuitamente, das vantagens desta estrada feita nesta Província, e sômente à custa dos Mineiros.

Houve quem, em 1810, lembrasse esta injustiça, e propusesse, que na passagem da serra da Estrêla, se pusesse uma porta ou barreira, para se exigir o pagamento da contribuição de todos os que por ela passassem, como era de razão, a fim de ser maior o produto desta contribuição, para mais prontamente se arrecadar a quantia despendida, ainda mesmo minorando-se em geral beneficio a quota oferecida pelos Mineiros, e para que se pudesse continuar a estrada e os reparos em todos os lugares de dificultosa passagem; assim se determinou; mas queixando-se os habitantes desta Província do ônus que se lhes queria impor, e achando protectores como era de esperar, voltou a cobrança para a passagem do rio Paraibuna, e ficaram como dantes pagando sômente os Mineiros pela sua passagem pela serra da Estrêla, de cujo beneficio gozavam muito menos vêzes ao ano, do que os moradores desta Província do Rio de Janeiro, que pela sua proximidade repetiam as viagens e transportes de seus gêneros ao pôrto de Inhomerim, a buscar o grande mercado desta cidade, com decidida vantagem sôbre os Mineiros, já pela isenção do impôsto da serra.

Não podia deixar de ser taxada de injustiça uma tal decisão, e para que o fôsse menos, eu mesmo, sendo então escrivão da mesa do Tesouro, propus que todo o produto da contribuição oferecida pelos mineiros fôsse aplicado para construção de pontes nos rios Paraibuna e Paraiba, para a continuação da estrada, que havia parado no alto da serra, e muito particularmente para se evitarem com uma nova estrada os pântanos e alagadiços da vargem, desde a serra até ao pôrto de Inhomerim, que tantos estragos e prejuizos causavam ao transporte dos gêneros, que vinham de Minas abastecer, e fartar esta Capital: assim se determinou, sendo encarregado destas obras o Coronel José Antônio Barbosa; que pelo seu zêlo, atividade e patriotismo pareceu digno de tôda confiança, e que tem correspondido plenamente achando-se aberta nova estrada, livre dos altos e grandissimos morros entre os rios Paraiba e

Paraibuna, ficando ao mesmo tempo mais curta do que a antiga, e estando quase concluída a estrada da vargem até ao pôrto de Inhomirim, livre de pântanos e inundações, que tantos estragos causavam.

E' nestas circunstâncias que aparece a representação de José Gonçalves Côrtes, sôbre os meios de ter uma boa estrada entre esta Côrte e a Província de Minas Gerais; não entro agora no exame desta proposta, sem que se peçam ao Govêrno exatas informações de tudo quanto fôr relativo à estrada, para que a Assembléia, com pleno conhecimento das providências até agora dadas, e do produto das contribuições que hã para estradas e passagens de rios, haja de estabelecer um sistema geral, que abranja todo o Império, facilitando as recíprocas comunicações.

Quando a Assembléia receber as informações do Govêrno, conhecerá que temos várias estradas entre esta Capital e a Província de Minas Gerais, além da que se propõe agora para ser melhorada, e que é a antiga e primeiramente aberta pelos Registros da Paraíba e Paraibuna.

Conhecerá que pelo cofre da Junta do Comércio se empenheu a abertura de uma estrada pela serra do Tinguá com direção ao rio Prêto, em que já se tem gasto mais de noventa contos de réis; estrada que sendo concluída, bem que com grandíssima despesa, que resta fazer, será da maior utilidade para o comércio da rica Comarca do Rio das Mortes, encurtando-se o caminho bem perto de trinta léguas: que se acha já construída outra estrada desde o Pôrto do Iguaçu, na baía desta Província até ao Presidlo do Rio Prêto, limite com a Província de Minas Gerais, pela módica quantia de quarenta e oito contos de réis, nela comprehendidas tôdas as pontes necessárias, e a grande do largo e caudaloso rio Paraíba, cuja estrada foi principiada em o ano de 1820, em o tempo do finado Intendente-Geral da Polícia, Paulo Fernandes Viana, que a propôs e empenheu, depois de se reconhecer a possibilidade, até então inesperada, de se ter um caminho desde esta Côrte até a vila de S. João del-Rei, capaz de por êle passarem carros e carruagens, uma vez que se lhe desse a competente largura, sem passar pelas serras do Tinguá, da Estrêla, de Santana, da Viúva, serra Negra, e outras de difficil trânsito: Conhecerá que estando já aberta uma porção desta nova estrada pelo sertão entre a fazenda de Belém, e a fraguesia da Sacra Família, em distância de mais de duas léguas, com destino de se evitar a passagem das duas serras de Santana e da Viúva, se mandou largar esta direção e melhorar a entrada que já havia, bem que em péssimo estado, pelas ditas serras de Santana e da Viúva, a requerimento de

alguns moradores indiscretos, ou que só atendiam ao seu particular cômodo:

Conhecerá que só falta o pequeno espaço de seis a sete léguas além do Presídio do Rio Prêto, para sair a estrada aos campos de Minas Gerais, ficando os povos desta Província, e com especialidade os da Comarca do Rio das Mortes com uma boa estrada até esta Côrte, com diminuição de perto de trinta léguas contadas da vila de S. João del-Rei ao Rio de Janeiro, comparativamente ao antigo caminho: sendo demais o novo livre de serras, e tendo pontes nos rios caudalosos, como os rios Prêto, Paraíba, e outros. que até agora só se tem passado em canoas, barcas ou a nado.

Concluo portanto, que se não tome deliberação alguma sem que o Govêrno dê as necessárias informações, que com urgência se devem pedir, por um objeto de grande interêsse, e que deve merecer a mais particular atenção desta Assemblêia.

O *Sr. Ribeiro de Andrada* — Parece-me que se devem exigir informações do Govêrno não só sôbre esta estrada, mas sôbre as outras, para poder a Assemblêia tomar em consideração êste objeto, e por isso me lembro de propor como aditamento ao parecer o seguinte :

«1º Que se peçam ao Govêrno tôdas as informações que estiverem ao seu alcance relativamente às estradas que vão desta Província para a de Minas Gerais, designando, com o parecer de pessoas práticas e inteligentes, qual dentre as ditas estradas merece preferência.

«2º Quais sejam as contribuições voluntárias, e impostos atualmente estabelecidos a favor das mesmas estradas; qual a forma da sua arrecadação; e, computado o seu rendimento, *deficit* que pode haver no orçamento da despesa a que o Govêrno entender que pode montar o custeio de qualquer das estradas que por melhor se escolher».

Julgando-se a matéria discutida, e posto a votação o parecer, foi êste aprovado com o aditamento lembrado pelo *Sr. Ribeiro de Andrada*.

1845

O livro Centenário de Petrópolis diz o seguinte (pág. 8):

Em 1845 Petrópolis nada mais era que a simples fazenda do Córrego Sêco, constituída por casa velha de moradia e dois ou três ranchos.

Adiante (pág. 9).

«No século 17, a região do rio Sêco ou córrego Sêco era habitada por sesmeiros, entre êles, Bernardo Soares de Proença, que, continuando a empreitada desistida por Garcia Rodrigues Paes, abriu o *Caminho Novo*, terminado em 1725, e por êsse detalhe do Caminho de Minas haveria de transitar todo o ouro da enorme mineração do reinado de D. João V, como também passaria Tiradentes com o ideal ardente da libertação».

Pág. 11 :

«Com a chegada de D. João VI, o problema do braço livre se imporia desde logo, e avassalaria todos os governos do século no Brasil. Por decreto de 25 de novembro de 1808, do qual Eduardo Prado disse ser uma das mais sábias medidas, e um dos primeiros esforços do Príncipe Regente a favor da colonização estrangeira, foi estabelecido que: «Sendo conveniente ao meu real serviço e ao bem público aumentar a lavoura e a população, que se acha muito diminuta neste Estado; e por outros motivos que me foram presentes: hei por bem, que aos estrangeiros residentes no Brasil se possam conceder lotes de terra, por sesmeiros, pela mesma forma, com que segundo as minhas reais ordens se concedem aos mesmos vassallos, sem embargo de qualquer lei ou disposições em contrário».

Pág. 2:

«A 20 de fevereiro de 1818 el-Rei D. João baixa outro decreto mandando melhorar a estrada que da serra da Estrêla se dirige aos rios Paraíba e Paraibuna e encarrega da administração destas importantes obras a José Antônio Barbosa Teixeira e as instruções determinavam que o administrador cuidará igualmente em pôr em bom estado a estrada geral, que do Pôrto da Estrêla segue ao Paraibuna evitando quanto fôr possível as subidas e descidas ásperas, e procurando fazer uma estrada larga de 20 palmos, pelo menos desassombrada na distância de seis braças de cada lado, e o mais suave que se puder conseguir, que deve ceder ao interesse público».

Pág. 9:

«A 23 de junho de 1823, a viúva Manuel Vieira Afonso, proprietária da fazenda do Córrego Sêco, fêz o seu testamento, e nesse a seguinte menção:

«Declaro que os bens que há no Casal são a Fazenda do Rio Prêto que consta de novecentos e vinte braças de testada, e de

fundos meia légua para cada lado, casas de telhas, ranchos, e tôdas as mais benfeitorias que se acharem».

(Em 1854, por medição judicial, verificou-se que possuía o Córrego Sêco 3.458).

Pág. 17:

«No relatório de 1839, do Presidente Visconde de Uruguai, lê-se: É 2.<sup>a</sup> secção desta Província a estrada que do Pôrto da Estrêla se dirige a Minas Gerais, aquela a que a Diretoria das Obras Públicas dá a preferência e julga mais importante. Este parecer não sofre contestação alguma, se observarmos: 1<sup>o</sup>) Que por ela passaram durante o ano findo, segundo informa o chefe da mesma secção, 120 938 animais de carga, e portanto, mais 10 000 do que no ano antecedente».

Pág. 206 :

«A Rua 13 de Maio foi tôda macadamizada pela Cia. União e Indústria; tinha o leito exatamente igual ao da estrada».

## A COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA EM SUAS RELAÇÕES COM OS PODERES DO ESTADO

Rio de Janeiro — 1864.

O contrato de 24 de dezembro último, celebrado entre o Governo e a Companhia União e Indústria, que foi combatido pela Comissão do Comércio, Indústria e Artes, é a nosso ver digno de ser aprovado pelo Poder Legislativo, à vista das razões sôbre que se baseou.

Respeitando a convicção e as intenções da nobre Comissão, pedimos-lhe vênia para observar que não se trata da sorte de qualquer empresário ou companhia que, arrastado pelas esperanças de lucros fabulosos, fizesse uma especulação, da qual contasse tirar grandes vantagens, expondo-se para isso a todos os riscos e azares de sua tentativa, sem que em tempo algum tivesse o direito de apelar para os poderes do Estado, se a sorte lhe fôsse adversa.

Trata-se de uma empresa patriótica, de incontestável e reconhecida utilidade pública, que começou desde sua origem bafejada e acoroçoada pelo Governo, e pelas Câmaras Legislativas, que nos tem debaixo de sua proteção: que marchou constantemente

acompanhada e dirigida pela administração pública, e que, portanto, sem grande decepção e geral descrença para o futuro, não pode hoje deixar de terminar sob os mesmos auspícios.

Não é certamente de esperar que os poderes do Estado, depois de terem, cheios das melhores intenções, animado uma empresa, depois de terem por vêzes evitado que os acionistas, ante-vendo o risco iminente de grandes prejuízos, tomassem a deliberação de preveni-lo em tempo, dissolvendo e liquidando a Companhia, depois de haverem concorrido para que seus credores levados, não pelo interesse de ganho, mas por sentimentos nobres e generosos, como é lora de dúvida, em vez de terem tratado de forçar a mesma Companhia a uma liquidação que podiam em princípio conseguir sem tamanho prejuízo, preferissem confiar na proteção do Govêrno, e no interesse que as Câmaras mostravam pela empresa, interesse que não lhes ficava bem contrariar, não é de esperar, repetimos, que depois de tudo isto, venham êles dizer a acionistas e credores:

«T'ende paciência, sofrei a conseqüência de vosso desinteresse e boas intenções e da confiança que vos inspiramos acêrca da sorte da vossa empresa. Para serdes providentes, devieis ter zelado melhor vossos interesses e procedido a uma liquidação, logo que vistes que os simples recursos da Companhia não bastavam para realizar a obra empreendida; se assim houvesseis praticado, estaríeis hoje reembolsados de mor parte de vossos capitais, embora com isto vos tivésseis mostrado egoistas, privando centenas de milhares de cidadãos brasileiros dos beneficios reais que essa estrada tem prestado e continua a prestar, beneficios que excedem talvez de 5.500 contos de réis, já economizados pelos nossos lavradores em fretes e passagens, além dos que tem resultado e que são inseparáveis da economia do tempo: embora tivésseis assim inutilizado em um momento todos os sacrificios pecuniários já então feitos pelo Estado».

Tal procedimento seria por certo incompreensível, jamais coadunaria com o espirito de generosidade que há sempre caracterizado em negócios desta natureza, quer o Govêrno, quer a Assemblêia Geral. Iria por certo desanimar o espirito de empresa, porque ninguém mais confiaria nas palavras e atos do Govêrno e da Assemblêia Geral, que por mais que mostrassem interessar-se por qualquer melhoramento público e achar-se dispostos a proteger a sua realização, não encontrariam capitais que se animassem a auxiliar o Estado, fôssem quais fôssem as vantagens que dai pudessem resultar para o País.

Vê-se bem que enunciando-nos por esta forma, não nos referimos a especulações de companhias puramente mercantis, que se organizem com o fim de por si mesmas e por seus próprios recursos tirarem grandes vantagens de qualquer empresa, independente de ação direta e tutela do Governo. Companhias dessa natureza devem carregar com tôdas as consequências de seus erros e ilusões, se forem mal sucedidas. Referimo-nos àquelas companhias que possam estar no caso e nas circunstâncias da União e Indústria, isto é, como disse na Câmara dos Srs. Deputado o digno Sr. Relator da 6ª Comissão de Orçamento, na sessão de 1862:

«Companhias que tenham de seu lado as mesmas razões, a mesma utilidade, a mesma encarnação de ação do Governo, como sucede à União e Indústria».

Tais companhias quando empreendem obras da natureza da estrada de que se trata, isto é, obras gigantescas, de utilidade real e incontestável, franca e positivamente reconhecida pelos poderes públicos, obras que como muito bem declarou um distinto deputado na sessão de 1857, nas circunstâncias de nosso País, deviam ser feitas exclusivamente à custa do Estado, praticam antes um ato de verdadeiro patriotismo do que uma especulação mercantil propriamente dita.

Companhias desta ordem, uma vez acoroçadas, e animadas com favores e auxílios pecuniários não só pelo Governo, mas também pela representação nacional, quando têm vivido em uma luta constante de sacrifícios, sempre estimulada, sempre dirigida e fiscalizada pela administração pública, aceitando suas condições e tutela, e tornando-se seu instrumento de ação, não podem mais sem grave injustiça ser abandonados pelo Estado, e entregues a uma ruína certa e total, só porque erraram nos seus cálculos, só porque enganaram-se em seus orçamentos, e contaram com circunstâncias que falharam, quando nesses erros e enganos tiveram por participantes o Governo e as Câmaras.

Menos ainda podem elas, com seus credores de boa fé, ser condenadas, quando apesar de tudo conseguiram realizar uma obra de grande utilidade ardentemente desejada pelo público, e tentada sem êxito pelo Governo, isto é, uma estrada que faz honra à nossa civilização e para cuja construção foi necessário vencer dificuldades que pareciam insuperáveis, uma estrada que oferece tôdas as condições de duração por sua solidez e perfeição. que já tem prestado e vai prestando muitos e incalculáveis benefícios, e tem diante de si, diga-se o que se quizer, um grande futuro, como o tronco indispensável e impreterível de uma das vias de comu-

nicação de mais importância comercial e até política de que o Brasil carece.

Ora, que a Companhia União e Indústria está nestas circunstâncias é o que não se pode com razão contestar. E' o que tem sido confessado e reconhecido por todos os Ministérios, de 1852 para cá, por muitos pareceres do Conselho de Estado e pela Assembléia Legislativa, em quase tôdas as suas sessões, daquelle ano em diante. Aí estão os diferentes relatórios do Ministério respectivo.

Raro é aquêlê em que mui positivamente não se reconhece a grande utilidade que resulta para o País dessa estrada, e com muita especialidade o do ano de 1862, em que se encontram as seguintes palavras :

«A Assembléia Geral cabe pesar os favores que a esta Companhia convém ainda prestar, não escasseando os necessários meios para a conservação de uma estrada que já presta importantes serviços, tanto pela rapidez e baixo preço relativo dos fretes, como pela segurança e regularidade de seu tráfego».

Aí estão os discursos de oradores eminentes e conscienciosos, de ambos os partidos em que a Câmara se tem achado dividida. Aí estão ainda, no ano de 1862, os discursos de distintos deputados, citados pelo nobre e ilustrado Relator da Comissão, e que aliás não concordaram na encampação do contrato. Assim é que na sessão de 5 de agôsto dizia o muito honrado Sr. Martinho Campos:

«Que a Companhia prestava e continuaria a prestar os grandes e incontestáveis serviços que já tinha prestado, e ia prestando a uma população de muitas centenas de milhares de nossos compatriotas».

Assim é que o digno e muito ilustrado Deputado, hoje Senador do Império, o Sr. Teófilo Benedito Otoni, em seu, por sem dúvida, a muitos respeitos notável discurso, proferido naquela mesma sessão, e mais de uma vez citado pelo nobre Relator da Comissão, iniciava-se dêste modo :

«Senhores, eu quero a estrada da União e Indústria, porque essa estrada corresponde a uma necessidade pública»; e mais adiante: «Não se trata de uma pretensão da Companhia de estrada União e Indústria, não se trata de favorecer uma companhia da Província de Minas, quando outras companhias tem estradas abandonadas. A Companhia União e Indústria não é uma companhia provincial, quando ela se empreendeu, foi para ser uma estrada

geral, e estrada de ter grande futuro no país, sendo a continuação da estrada de ferro de D. Pedro II».

Ai temos finalmente o honrado Sr. Cansansão de Sinimbu, chamado por sua posição de Ministro da Agricultura a dar seu parecer sobre o projeto que serviu de base ao contrato do Governo, condenado pela nobre Comissão, exprimindo-se desta forma:

«A estrada União e Indústria que com efeito é uma das melhores do Império, que presta serviços a nossa lavoura e ao transporte dos gêneros das Províncias do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, deve ser abandonada à deficiência de meios com que lutam seus empresários, ou algum meio ocorre com que se possa salvá-la?».

Isto quanto à utilidade da estrada.

Agora quanto à organização, imprevidência ou erros cometidos, quer no tocante à perfeição das obras, quer no que respeita à sua direção, e que a Comissão entende que devem ser imputados à Companhia, sobre ela somente, portanto, devendo recair quaisquer prejuízos; respondem perfeitamente: 1º, os fatos; 2º, declarações muito positivas do próprio Governo, e os discursos também de mui distintos deputados.

Os fatos, têm-os em todos os diversos e sucessivos favores feitos por diferentes Ministérios e por atos da Câmaras Legislativas, em presença dos relatórios e representações da Companhia, nos quais eram expostas com lealdade e franqueza tôdas as suas dificuldades, tôdas as suas previsões. Têm-os nos diferentes e sucessivos contratos celebrados entre a Companhia e o Governo, já depois de aberto, com geral aplauso e entusiasmo, a sua 1.ª secção até Pedro do Rio, já depois de vistas e examinadas as obras, e de reconhecida portanto a sua qualidade, sem os erros de que a empresa é hoje acusada, tivessem sido lançados em rosto à Companhia, sem que esta fôsse nem uma só vez advertida para não prosseguir nêles.

Ao contrário, foi a própria Companhia que, vendo a que ponto as coisas iam chegando, por terem falhado os orçamentos, aliás feitos por pessoas profissionais e muito habilitadas, tentou diminuir a extensão de seus sacrifícios e responsabilidade. E' sabido, e acha-se reconhecido com toda a lealdade no histórico, que imparcialmente fêz no discurso a que já aludimos o Sr. Senador Teófilo Otoni, e foi confirmado pelo digno Deputado o Sr. Cruz Machado, que: «Houve tempo (são palavras textuais) em que a Companhia apelou para o Governo, sugerindo-lhe uma solução que tudo facilitava. Pediu-lhe permissão para fazer apenas uma

estrada ligeira e em que se assentassem trilhos. O Governo não assentiu, quis uma estrada aperfeiçoada. Portanto o Governo é em grande parte responsável por tudo quanto há de erros nos grandes aperfeiçoamentos da estrada aquém do Paraíba».

Com efeito, a Companhia indicou quando haviam-se construído cerca de sete léguas, que se poderia reduzir de metade a largura da estrada, e preparar um leito apenas necessário para uma linha singela de trilhos de ferro; mas, ou fôsse pelo receio de criar-se assim um monopólio em favor da Empresa nos transportes de Pedro do Rio até o Paraíba, ou fôsse por quaisquer outras considerações, o certo é que não foi aceito o alvitre lembrado e a Companhia teve de ceder. Cedeu porque recebeu que de outra forma a estrada tivesse de ficar por muitos anos ali interrompida, com grave detrimento de seus interesses e do público. Cedeu porque julgou que não devia contrariar os desejos patrióticos do Governo, que a tinha constantemente animado, que a estava auxiliando, e de quem confiava, que quando em qualquer tempo, eventualidades então não previstas, nem pelo Governo, nem por muita gente, pudessem aparecer, e que a conduzissem a uma ruína certa, jamais deixaria de estender-lhe a mão generosa — o Estado, que vinha a lucrar, como já tem lucrado, com a realização da estrada. Referimo-nos aos benefícios e vantagens que às Províncias de Minas e do Rio de Janeiro, mais imediatamente, e ao País em geral, tem ela já trazido e há de trazer ao futuro.

As declarações do Governo confirmam êste juízo. Basta que para êste fim recorramos aos diferentes relatórios.

Entre êles citaremos ainda especialmente o de 1862. Neste importante documento é o próprio Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas quem assim se enuncia perante os representantes da Nação:

«Erros, quanto à grande perfeição e solidez dos trabalhos, de certo foram cometidos pela companhia, mas não é possível deixar de reconhecer que, no seu procedimento, foi animada, e talvez estimulada pelos poderes do Estado e Presidências de duas Províncias: em tais circunstâncias parece de equidade, que não carregue tão sòmente sôbre ela as consequências do procedimento havido».

E' ainda a Companhia acusada no preâmbulo do nobre Relator da Comissão, do excessivo custo das obras, custo muito superior ao previsto pela Companhia e pelos Governos geral e provincial. Mas, além de que êsse custo só poderia ser estranhado se não correspondesse inteiramente à perfeição e solidez das obras.

e às dificuldades que pareciam invencíveis, que admiram como puderam ser superados em nosso País, dificuldades que em terrenos como os nossos, sobretudo em cima da serra, não podem ser avaliados com exatidão matemática, é preciso não perder de vista o que têm custado ensaios dêste gênero entre nós mesmo, o que têm custado em países mais adiantados e em condições geológicas mais favoráveis, e finalmente que era a primeira vez que empreendíamos obra tão gigantesca, qual essa que a Companhia realizou e para a qual foi constantemente acoroçoada pelos poderes do Estado.

E' indispensável também atender-se às condições de construção normal, constantemente exigidas em seus contratos.

E' de rigorosa justiça, enfim, observar-se que, ao tempo dos orçamentos, os salários de 500 e 600 rs. subiram a mais de 2\$, já em consequência da carestia dos gêneros alimentícios com que se não contava, já com a concorrência das obras da 1.<sup>a</sup> secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II, contratada pelo engenheiro Price, e de outras que poderíamos apontar; e onde se pagavam jornais mais elevados.

E' enfim preciso não esquecer que o próprio Govêrno, com o espírito justicheiro, que sempre deve guiá-lo, francamente informou à representação nacional de 1862, tratando desta estrada:

«Que de Petrópolis ao Juiz de Fora, por terrenos tortuosos e difficilimos, (note-se que disse isto um ministro que se pode considerar profissional e que acaba com a sua incontestável atividade de percorrer tôda a estrada e em estação chuvosa, para examiná-la e mais de perto conhecê-la) está lançada uma excelente e sólida estrada de rodagem, que além de nada sofrer nos anos anteriores, resistiu vitoriosamente às extraordinárias cheias do corrente ano. Numerosas e custosas pontes estabelecem a continuação da estrada interrompida por caudalosos rios e impetuosas torrentes. Obra tão importante, a primeira que desta qualidade se fazia no País, necessariamente devia custar grossos cabedais, etc.».

Ao que temos expendido acresce que a moralidade da Companhia, fôssem quais fôssem seus erros, ou as de seus prepostos, está acima de tôda a suspeita, e pode ser estudada em seus livros, onde se encontrará o balanço de seu ativo e passivo, por forma que não pode deixar de fazer fé. Este balanço foi há pouco verificado por pessoas da confiança do Govêrno Imperial; pode ser examinado, bem como tôda a sua escrituração, sem a menor reserva, por quaisquer outros agentes nomeados pela Câmara.

O ilustrado Sr. Relator da Comissão, se a visse, de certo que, dotado como é de espírito reto e consciencioso, havia de reconhecer que os capitais confiados à Companhia foram todos efetivamente despendidos nas obras executadas; e que o empresário não teve dúvida, nem hesitou, logo que o entendeu necessário, em sujeitar ao principal credor da Companhia tôda a sua fortuna, todos os seus bens, tidos e por haver, tornando-se solidariamente responsável por quaisquer prejuízos que proviessem ao mesmo credor.

Os credores da Companhia estão no mesmo caso em que ela se acha.

Sua boa fé, seu amor ao País, sua generosidade mesmo, não podem ser postas em dúvida. O credor de dois mil e tantos contos de réis é muito conhecido nesta praça e em todo o Brasil. Nunca foi usurário. Procurou e procura sempre concorrer com tudo quanto dêle depende, segundo suas forças, para melhoramentos materiais, e para o que pode auxiliar o engrandecimento do País. Nenhum interesse o podia levar nos empréstimos avultados que sucessivamente teve de fazer à Companhia.

Em qualquer operação de crédito, em qualquer outro emprêgo, seus capitais lhe renderiam muito mais e com menor risco do que emprestando-os à Empresa.

O simples movimento dos fundos emprestados, ter-lhe-ia dado até hoje, em uma casa bancária como a sua, dobrados lucros, ainda quando viesse a ser reembolsado de todo o seu capital e juros vencidos.

Não foi êle quem ofereceu os seus capitais com a mira no lucro. Viu diante de si uma empresa que prometia grande futuro ao País, de utilidade reconhecida e que concluída honraria a nossa civilização.

Viu que essa empresa era animada pelo Estado, que já tinha concorrido para ela com somas não pequenas, que merecia a proteção dos poderes públicos: e entendeu que nestas circunstâncias não lhe estava bem recusar-lhe seus auxílios, quando o Presidente da Companhia, cidadão que a todos deve inspirar confiança por sua probidade e desinteresse, a êle se dirigiu, solicitando-os até como meio de salvar interesses momentosos, quer considerados em relação ao País, quer em relação aos cidadãos que engajaram seus capitais.

Confiou nessa proteção que constantemente era outorgada à empresa pelo Governo e pelas Câmaras.

Convenceu-se de que embora pudesse ganhar muito mais dando outro emprêgo aos seus capitais, êstes jamais poderiam correr o menor risco, sendo applicados a fim tão importante, porque o Governo

não consentiria nunca na ruína da Companhia porque a havia de proteger.

Tal proteção pode-se mesmo dizer que foi assegurada até em Aviso do Govêrno, quando êste, pelo respectivo Ministério, autorizou o Presidente da Companhia para fazer ver os seus credores que não a abandonaria, que, ao contrário, estava disposto a continuar a prestar-lhe tôda a proteção. E' o Aviso de 23 de novembro de 1861, no qual em resposta a um officio em que o Presidente da Companhia pede a opinião do Govêrno Imperial sôbre o projeto submetido à discussão da Câmara dos Srs. Deputados, relativo à Companhia União e Indústria, e se o mesmo Govêrno não pretendia abandoná-la à perdição, mas sim auxiliá-la de modo que pelo menos fôsses salvos os capitais, que lhe foram confiados, declarou: «Que era fora de dúvida a apreciação que o Govêrno Imperial, por diversos atos, tinha feito da grande utilidade da estrada e colônia estabelecida pela Companhia, e que de acôrdo com êste Juízo não estava disposto a abandonar a emprêsa à perdição, e sim a auxiliá-la pelos meios razoáveis e legais, que estivessem a seu alcance, a fim de que pelo menos ficassem salvos os capitais empregados, embora essa disposição não fôsse ao ponto de agravar o Tesouro com novos encargos pecuniários, além dos que atualmente sôbre êle pesam.»

Já antes disto, e quando em 1859 se havia decretado o empréstimo em favor da Companhia, o Ministro da Fazenda de então dirigiu-se ao mesmo credor, por Aviso de 23 de dezembro, declarando que o Govêrno havia prometido à Companhia que, em caso de urgente necessidade e demora do dito empréstimo, facilitaria os recursos para as despesas da continuação das obras da estrada a seu cargo, e acrescentando: «Que nestes têrmos e condições, garantia o Govêrno qualquer transação que tendesse a fornecer êstes recursos, contanto que tivesse por fim adiantar mensalmente os dinheiros precisos para o dito objeto, na proporção que demandassem as despesas das referidas obras, que julgava não exceder de 200:000\$ por mês. contados da data da aprovação do contrato, podendo assegurar que o produto do empréstimo que o Govêrno tratava de contrair devia ser na forma estabelecida pelo Decreto que o autorizou, para satisfazer os diferentes empenhos da Companhia, e para conclusão das obras da estrada.»

Pois bem, apesar disso, correram as coisas de modo que esgotou-se o empréstimo de Londres, ficando êsse credor com quantia não pequena a descoberto, o que foi devido, segundo lhe foi comunicado pelo Presidente da Companhia, à necessidade que teve a mesma Companhia de pagar juros em Londres e aos bancos desta praça, pela demora que se deu, de quase um ano, entre a

data em que foi contraído o dito empréstimo, e aquela em que entrou no gôzo dêsse auxilio, e por ter o Tesouro resolvido deduzir logo o pagamento de juros e amortização de um ano, dos 6.000:000\$ que deveriam ser entregues à Empresa, em vez de tirá-lo das garantias devidas no ano do mesmo empréstimo. Entretanto qual foi o procedimento dêsse credor? Dirigiu-se por ventura alguma vez ao Tesouro, exigindo de pronto o pagamento ao menos da parte que estava expressamente garantida pelo Govêrno? Importunou porventura a qualquer dos nobres Ministros? Não, certamente. Descansou na boa fé do Govêrno, na qual confia plenamente e confiará sempre.

Aceitou, na parte que lhe toca, o contrato de 24 de dezembro último. Aceitou-o fazendo sacrificios e com excessivo prejuízo, como foi confessado na Câmara dos Srs. Deputados, na sessão dêste ano, pelo Sr. Conselheiro Belegarde, Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Aceitou-o porque êsse contrato lhe pareceu uma solução honrosa para o Govêrno; porque viu que o Estado ia também fazer sacrificios, porque, enfim, sabe apreciar a boa fé da Companhia e não quis deixar de acompanhá-la nos prejuizos que igualmente têm de pesar sôbre os acionistas que perdem não pequena parte de seus capitais.

Aquêlê contrato foi obra de um dia.

As bases em que se firmou não são as mesmas do projeto que já tinha merecido em 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> discussão o voto da maioria da Câmara dos Srs. Deputados.

Essas bases foram muito pensadas, muito refletidas antes da apresentação do citado projeto, que teve por si o apoio do Govêrno, como se vê do discurso, a que já nos referimos, do Sr. Conselheiro Cansansão.

Foram depois ainda estudados pela secção do Conselho de Estado do respectivo Ministério, onde a idéia foi unicamente aceita pelos ilustrados Srs. Senadores Manuel Felizardo de Sousa e Melo, Bernardo de Sousa Franco e Visconde de Sapucaí. O contrato foi feito, não por simples ato de um Ministro, mas depois de uma resolução imperial de consulta.

A equidade com que foi feito ressumbra das razões da consulta do Conselho de Estado, apensa ao relatório dêste ano do Ministério da Agricultura, do que disse o respectivo Ministro nesse mesmo relatório, à página 19, e finalmente do seu já citado discurso proferido em janeiro na Câmara dos Srs. Deputados, por ocasião das interpeleções que ali se fizeram acêrca dêste assunto.

Tal contrato é ainda um reconhecimento autêntico, por parte do Poder Executivo, precedendo o parecer unânime de uma secção do Conselho de Estado, composta de homens eminentes e ilustrados, da boa fé da Companhia e de seus credores e do quanto foram êles animados em seus compromissos pelos poderes do Estado.

À vista do que temos dito, vamos concluir esta ligeira exposição, repetindo que não é de esperar de juizes tão conscienciosos e ilustrados como são os dignos representantes da Nação, que condenem a Companhia e seus credores à perda de tão avultados capitais, quando é fora de dúvida que a estrada que construíram aí está prestando, há anos, importantíssimos serviços, e que foi construída por modo que durante muito tempo há de continuar a prestá-los; quando é certo que, nas condições atuais do mercado monetario, a mesma estrada não pode indenizá-los nem pronta, nem razoavelmente; quando o próprio Govêrno confessou por seus órgãos mais competentes, e especialmente pelos três últimos Srs. Ministros da Agricultura, que não deviam pesar sôbre a Companhia sômente as consequências de erros e eventualidades para que havia também concorrido a administração pública; quando é uma verdade incontestável a que já referimos e que foi franca e lealmente enunciada pelo Sr. Martinho de Campos, isto é — «Que nas circunstâncias do nosso País, estradas como a da União e Indústria deviam ser feitas exclusivamente à custa do Estado». Quando, finalmente, aceitando o Govêrno esta importantíssima estrada por preço muito inferior ao que custou, vão ser os acionistas prejudicados em cêrca de 3.000:000\$000, ao passo que o País fica com uma via de comunicação que até hoje já tem dado à lavoura, como não se pode negar, e já o dissemos, um beneficio real de 5.500:000\$000, senão mais.

(B. N. IV — 320, 5, 10, n.º 2).

1 8 5 6

(N.º 15)

Cópia — Ilmo. e Exmo. Sr. — Passo a dar cumprimento às ordens de V. Ex.<sup>a</sup> transmitindo a seguinte exposição dos diversos trabalhos executados pela Cia. União e Indústria, desde o primeiro de fevereiro de 1856 a vinte e cinco de março p.p. Nela encontrará todos os esclarecimentos que possam interessar a V. Ex.<sup>a</sup>, como primeiro Magistrado da Província, e aos Senhores Representantes da mesma, cuja corporação deseja informar.

São de diversas espécies os trabalhos de que se acha encarregada a empresa que tenho a honra de dirigir e isto não deixa de distrair sua atenção, distraindo parte da força total, que, em

caso contrário, poderia empregar para atingir com mais rapidez a conclusão de suas estradas. Situada porém neste lugar, demandou este fato a tomada de alguns encargos, que teriam sido inúteis em qualquer centro de recursos. Aqui, êsses encargos tornam-se necessários, quer considerados em relação ao público, quer em relação aos misteres da empresa. Refiro-me à reparação e conservação da estrada antiga, tanto da parte compreendida entre a ponte do Paraibuna e a cidade de Barbacena, nesta Província, como da compreendida entre a dita ponte e vila da Paraíba do Sul, por conta da Província do Rio de Janeiro. Para maior esclarecimento e ordem nas informações que tenho a honra de transmitir a V. Ex.<sup>a</sup>, dividirei os trabalhos por classe, conforme segue, e tratarei em devido lugar de cada uma de suas especialidades.

- 1.º Reparação e conservação da estrada;
- 2.º Abertura da estrada normal;
- 3.º Obras d'arte compreendidas na estrada nova;
- 4.º Estações; construções nesta do Juiz de Fora, e diversos serviços inerentes as mesmas.
- 5.º Oficinas.

#### 1.º REPARAÇÃO E CONSERVAÇÃO DA ACTUAL ESTRADA DO PARAIBUNÁ

Para que a diligência e os carros de transportes possam transitar por esta estrada, aquella durante os meses de maio a outubro inclusive, entre as cidades de Paraibuna e Barbacena, como já se praticou o ano passado, e êstes sempre e quando convém, exige o seu estado que a conservação ou, mais apropriadamente, que a reparação seja quase continua. O trânsito da diligência, apesar de provisório, não deixou de ser regular nos ditos meses; declarando com prazer que não foi sem successo; maior sem dúvida para o público que para a Empresa. Entre os mesmos pontos têm transitado também quase sempre os carros de carga, transportando, além das necessárias à empresa, outras de diversos particulares. Êsses carros, durante julho a outubro do ano passado, estenderam, não sem muita dificuldade, as suas viagens até Petrópolis; alguns fazendeiros se aproveitaram dêles para o trânsito de cafés, e algumas cargas pesadas no regresso; e só assim eu poderia realizar também a condução de grande quantidade de cargas volumosas e de peso, que a Empresa tinha demoradas no armazém da vila Teresa. Durante os meses de novembro a abril, inclusive, a estrada exige maior atenção, afim de conser-

vá-la em estado transitável, reparando sem interrupção os estragos causados pelas águas. O trânsito de veículos impróprios, que ou afundam ou cortam todos os canais por onde passam e as conseqüências dos animais que estacionam constantemente na estrada, não contribuem pouco para a sua destruição e isto exige que uma secção de quarenta a cinquenta operários, termo médio, esteja quase constantemente empregada na reparação de tais estragos. A parte de estrada compreendida entre a ponte do Paraibuna e a vila da Paraíba do Sul, foi completamente reparada, em virtude do contrato com a Presidência da Província do Rio de Janeiro, durante os meses de julho e agosto de 1856, bem como tem sido sucessivamente conservada.

Tanto em uma como outra parte da estrada estou convencido de que o público não pode queixar-se de obstáculos que tenham perturbado o trânsito, pôsto que o dos carros da Empresa tem sido por assim dizer efetivo. Em compensação a êsse trabalho, na parte correspondente a esta Província, a Companhia União e Indústria continua a perceber mensalmente, de conformidade às ordens de V. Ex.<sup>a</sup>, o produto total das taxas arrecadadas na recebedoria do Paraibuna. No dia 30 do corrente abril, espero pôr outra vez em movimento a diligência entre as cidades do Paraibuna e Barbacena, assim como maior número de carros de transporte, a fim de baldear cargas para Petrópolis, Barbacena e vice-versa, enquanto o permite a estação sêca. Eu emprego todos os recursos de que possa dispor para de alguma forma beneficiar e animar os capitais despendidos: os meios, porém, que oferece um trânsito provisório, e necessariamente interrompido para a diligência durante seis meses no ano, pela imperfeição das estradas, são tão limitados que não tenho podido fazer dividendos. Digo que não tenho podido fazer dividendos por ter-se realizado maior capital, a fim de dar aos trabalhos o impulso que convém reciprocamente aos interesses da Companhia e da Província, esperando só poder fazê-lo quando a estrada em construção estiver aberta ao trânsito público. Para êsse maior impulso e desenvolvimento, e para tranquilizar os capitais empregados durante êste período, foi que recorri à Assembléia Legislativa desta Província, e ela, compenetrada da necessidade dos favores pedidos, resolveu autorizar a Exma. Presidência a concedê-los. Como, porém, o Governo Geral, por sua parte, prometeu concorrer com o auxílio que ainda está pendente da decisão do Senado, a exemplo do que já praticou com a Província do Rio de Janeiro, V. Ex.<sup>a</sup>, sem dúvida aguarda esta decisão para pôr à disposição do Governo Geral a garantia de cinco por cento, correspondente à Província de Minas, visto que a Companhia tem de entrar em ajuste com

aquêlê Govêrno, para as modificações iniciadas no projeto apresentado e aprovado por um dos ramos do Corpo Legislativo. Nesta expectativa e contando a Companhia, como é de justiça, com os favores prometidos, tenho me preparado para dar aos trabalhos aquêlê Paraiba o mesmo impulso que se tem podido dar aos que a Empresa executa entre o dito rio e Petrópolis, devido aos meios que o Govêrno da Província do Rio de Janeiro concedeu à União e Indústria, e com os quais realizará talvez os seus compromissos antes do prazo concedido.

A perspicácia e sabedoria de V. Ex.<sup>a</sup>, à illustração e patriotismo da Assemblêia Provincial Mineira, não podia escapar a necessidade de adotar medidas em favor dos capitais que se empregam em beneficio público, para não ficarem improduttivos, nem expostos a qualquer eventualidade, e sobretudo para colocar as emprêsas de viação em estado de poderem realizar os seus compromissos; pois está reconhecido que, sem essas medidas auxiliares, seria inútil e escusado tentar tais melhoramentos. A Província, que V. Ex.<sup>a</sup>, tão sãbiamente administra, mais que as outras, tem necessidade que o seu Govêrno lance mão de todos os meios que possam livrá-la do estado de decadência de que está ameaçada por falta de vias de comunicação mais aperfeiçoadas, que encurtem as distâncias pela facilidade dos transportes. Só depois de obtida essa facilidade resultará a barateza que tem de estimular a maior exportação dos productos da Província para o grande mercado. Êste é o desiderato dos productores; anêlo que os anima a suportar o pêso resultante das atuais difficuldades, que sôbre êles gravitam em grande parte.

## 2.º ABERTURA DA ESTRADA NORMAL

Abrange diversos serviços, sendo uns relativos a terra, e outros a empedramento. Os serviços de terra, que no primeiro de fevereiro de 1856 se achavam terminados a partir desta estação, na distância de 10 250 metros, ou sejam 4 659 braças, e em comêço de execução sôbre 6 173 metros, ou 2 806 braças; no dia 25 de março p.p. apresentavam o seguinte estado:

completamente concluidos na distância de 23 496 metros ou 10 068 braças;

e quase concluidos, por faltarem a fazer sômente taludes, 4 000 metros ou 1 818 braças;

a fazer para chegar à ponte do Paraibuna, 18 099 metros ou 8 227 braças.

Desde novembro de 1856, até fim do mês passado, em razão de que pouco ou nada se pode adiantar em serviços de terra durante o tempo das águas, a maior parte do pessoal occupou-se em extrair e quebrar pedras para macadame da estrada; serviço que, começado apenas na época das últimas informações transmitidas a V. Ex.<sup>a</sup>, teve o seguinte impulso:

empedramento terminado na distância de 7 920 metros ou 3 600 braças;

falta empedrar ainda, até a ponte do Paraibuna, 37 670 metros ou 17 125 braças.

Além disto há uma boa porção de pedra já quebrada e preparada, que só falta ser colocada.

No empedramento da estrada acha-se empregada efetivamente uma secção de operários livres, que em geral são filhos da Província. Tenho procurado estimular estes trabalhadores, pondo em prática todos os meios ao meu alcance, mas embora alguma coisa se tenha obtido é em tão pequena escala, que não posso deixar de lamentar a sua inconstância no trabalho.

Se cada um dos operários que tem vindo em procura de serviço tivesse trabalhado sem interrupção durante seis meses ao menos, o empedramento poderia achar-se a uma distância de oito a dez mil braças. O serviço de que trato é feito de empreitada por esses operários, meio que supponho ter sido o mais proficuo para dominar em alguns os hábitos e costumes que originam a sua inconstância.

### 3.º OBRAS DE ARTE

A totalidade destas obras já feitas, e das em curso de execução ou a fazer desde esta estação até a ponte do Paraibuna, é a seguinte:

1.º Paredões de pedra para sustentar aterros em diversos lugares, os quais reunidos formariam o comprimento de 990 metros. ou 450 braças.

2.º Duas pontes sobre o rio Paraibuna, sendo uma de 100 palmos de vão e outra de 130.

Uma dita sobre o Ribeirão de Matias de 32 palmos de vão.

3.º Trinta pontilhões, sendo um de treze e meio palmos de vão, três de nove, doze de sete e quatorze de quatro e meio.

4.º Cento e vinte e dois canais de dois e meio palmos de bôca; número que todavia poderá diminuir ou aumentar, conforme

fôr exigido pela solidez da estrada, durante a sua conclusão. O estado dessas obras é o seguinte:

paredões de pedra de vinte palmos de altura já concluídos: 440 metros, ou 200 braças;

ditos de 25 palmos de altura, termo médio, em execução e já adiantados: 330 metros, ou 150 braças;

ditos a fazer nas imediações da ponte do Paraibuna: 200 metros, ou 100 braças.

Pontes em construção: uma de 100 palmos de vão sôbre o rio Paraibuna; é de cantaria e de um só arco — o trabalho de pedra pode considerar-se terminado e preparadas as madeiras que devem entrar na sua construção;

ditas a construir: uma de 130 palmos de vão, sôbre o rio Paraibuna; está contratada com um hábil construtor, e as madeiras, tôdas de lei, já estão aprovisionadas; tem de ser executada pelo sistema americano e daqui a poucos dias ter-se-á de começar a obra; uma de 32 palmos de abertura sôbre o ribeirão denominado de Matias, à qual se dará curso assim que as diversas secções de pedreiros terminem as obras que têm entre mãos.

Pontilhões de alvenaria já concluídos:

um de 13 1/2 palmos de vão;

um de 9 ditos dito;

seis de 7 ditos dito;

dez de 4 1/2 ditos dito.

Ditos de alvenaria a construir:

dois de 9 palmos de vão;

seis de 7 ditos dito;

quatro de 4 1/2 ditos dito.

Canais de pedra construídos:

trinta e dois de 2 1/4 palmos de bôca;

Ditos em construção e a construir:

Noventa de 2 1/4 palmos de bôca.

Além destas obras, devo mencionar a ponte construída sôbre o rio Paraibuna, em virtude do contrato particular celebrado em 5 de maio de 1854 com o Exmo. Govêrno da Província. Tendo feito êsse contrato com intenção de cedê-lo à Companhia, visto que a obra devia ser por ela executada, assim o fiz, declarando-o aos senhores acionistas na sua última reunião, e em consequência

transpassei em favor da mesma o importe em que foi orçada. Se o orçamento não correspondeu aos meus esforços, segundo foi indicado pela respectiva comissão de exame, resta-me o prazer de ter contribuído em benefício do público e da Província, executando essa ponte com a maior perfeição possível.

Conquanto as obras de arte, a que me tenho referido, tenham tido todo aquêlê impulso que era possível dar-lhes com os meios que têm estado ao meu alcance, o seu adiantamento está aquêlê do que eu devia prometer-me, contando como contava com a possibilidade de maior concurso de officiaes.

#### 4.º ESTAÇÕES; CONSTRUÇÕES NESTA DO JUIZ DE FORA E DIVERSOS SERVIÇOS INERENTES ÀS MESMAS

A Companhia possui as seguintes estações:

De Barbacena.

Da Saudade.

Do Juiz de Fora.

De Matias.

Da Ponte do Paraibuna.

Da Vila da Paraíba do Sul.

Na estação de Barbacena tudo se tem limitado a sua conservação e da parte da estrada nova que foi construída aquêlê da cidade do mesmo nome. Nela existem alguns empregados, e um pequeno pessoal que se reúne aos ditos fins sômente quando é necessário. Na estação da Saudade se tem continuado com a fatura de pastos e sua divisão, para mais fâcilmente conservá-los; o que se sucederá até reduzir todo o seu terreno a pastagens, visto ser esta estação destinada para o grande depósito das mudas, que no sucessivo e em tempo oportuno se houverem de empregar. Nas derribadas ou roçadas para a fatura de pastos fazem-se plantações no primeiro ano, que diminuem em parte o dispêndio daqueles, com o produto das respectivas colheitas. Nesta estação do Juiz de Fora, as construções e outros serviços a ela inerentes merecem alguma consideração. Tudo se tem efetuado ao passo que as diversas necessidades para alojamentos, oficinas etc. o têm exigido, e todavia estas necessidades, no sentido absoluto não têm podido ser atendidas. Além dos edificios etc., que já existiam em fevereiro de 1856, tem-se levado a efeito o seguinte: um armazém para depósito de cargas de 163 palmos de frente sôbre trinta e quadro de fundos acha-se concluído; diversos regos calçados de pedra para conduzir água ao engenho de serra, cuja construção, isto é, paredes, canais para o curso da água, e lugar que tem de servir de assento ao maquinismo etc., tudo de alvenaria,

acha-se assaz adiantado. Uma turbina de madeira executada na oficina de marceneiro que, com auxilio da água, imprime movimento e velocidade a dois moinhos. Aumento de 91 palmos sôbre 50, feito no rancho da olaria para lhe dar o necessário espaço. Uma casa de 32 palmos sôbre 45 1/2, contendo duas forjas, sendo a que hoje constitui a oficina de serralheiro. Concluiu-se interior e exteriormente uma casa para moradia, de 63 palmos sôbre 52, cujas paredes, na data das últimas informações, já estavam feitas. Uma casa de sobrado de 50 palmos sôbre 41, com grandes alicerces de pedras e paredes de tijolos colocados entre o ligamento das madeiras; só está pronto o corpo, o telhado, e a divisão interior. Madeiramento preparado e aparelhado para duas casas que têm de servir de alojamento para oficiais casados, com diversos quartos para solteiros; já estão prontos os alicerces e há dias que se deu comêço a esta construção. Para o transporte das madeiras que fornecem as matas da estação, abriram-se 227 1/2 braças de caminho interior; e para o depósito das mesmas, uma grande praça, cujo desatêrro foi efetuado com auxilio da água, que carregando a terra e transportando-a para alguns brejos onde ficava depositada, conseguiu-se o fim de os aterrar.

Outros serviços de menor vulto, como roças para plantações de capim, etc., têm-se feito ao mesmo tempo; os quais deixo de mencionar por não caber nos limites de uma sucinta exposição. Na estação de Matias tem-se reformado os edifícios que já existiam, e feito outros serviços de valos, pastos, etc. Nela se acha estabelecido, como ponto central que tem sido dos trabalhos, o hospital para os operários da Companhia, sendo suficientes por ora as acomodações que ela oferece. Nada existe feito ainda nas estações da ponte do Paraibuna e vila da Paraíba do Sul, além de ranchos que se conservam para servirem de depósitos provisórios. Estes terrenos, porém, estão perfeitamente situados e em tempo oportuno se tratará da construção dos armazéns e do mais que fôr necessário.

#### 5.º OFICINAS

Não podendo contar a Emprêsa, neste lugar, senão com os seus próprios recursos, viu-se obrigada a estabelecer e montar nesta estação, as seguintes oficinas, a fim de poder atender, com a devida presteza, às necessidades supervenientes:

- de corrieiro
- de ferreiro
- de serralheiro
- de carros e carroças
- de marceneiro

As oficinas de correiro, ferreiro e de carros e carroças atendem a tudo quanto lhes diz respeito; quer em relação a obras novas, quer a retificações e consertos. Todos os arreios e meios de transporte de que a Companhia se serve atualmente, para cargas ou movimento de terras, podem-se considerar fabricados nessas oficinas. As de serralheiro e marceneiro, compreendendo aquela a torneação de eixos de ferro, se ocupam em maquinismos, obras relativas a casas, pontes, etc., tendo prestado tôdas elas um grande auxilio e contribuído para o bom andamento de diversos serviços.

### ESTRADA DE PETRÓPOLIS À VILA DA PARAÍBA DO SUL

É notável o progresso e adiantamento dos trabalhos relativos a essa estrada. A primeira secção, compreendida entre Petrópolis e o lugar denominado Pedro do Rio, cuja distância, pouco mais ou menos, é de cinco léguas, pode-se considerar próxima a terminar-se, quer em relação ao movimento de terra, quer em relação às obras d'arte, compreendendo muros de pedra, canais e pontilhões. Para conclusão das obras d'arte, o ligamento desta parte de estrada em tôda a sua extensão falta sòmente concluir as seguintes pontes :

- 1º Sobre o rio Piabanha, no lugar denominado Retiro, a 2.000 braças aquêr de Petrópolis, pouco mais ou menos;
- 2º Sobre o rio Bom Sucesso;
- 3º Grande ponte sobre o mesmo rio Piabanha, aquêr do lugar denominado Olaria;
- 4.º Sobre o rio Santo Antônio.

Na primeira e segunda, cujos materiais estão todos *acopiados* acha-se em curso de execução o que é relativo a obra de madeira. Para a terceira e quarta se estão preparando as madeiras necessárias, e começar-se-ão os fundamentos logo que as suas águas desçam ao nível natural na estação sêca.

Para o empedramento conta-se com o material preparado (só falta colocar), suficiente para a metade ou talvez mais dessa parte da estrada. Para a outra metade a pedra precisa acha-se *aproveitada*. Os trabalhos quase em geral foram e continuam a ser feitos por empreiteiros, que empregam atualmente pouco mais ou menos 1.500 operários.

O que precede tem sido executado durante o intervalo de um ano, mas essas vantagens só podem obter-se quando é per-

mitido dar o devido impulso aos trabalhos, quando se dispõe dos meios necessários a este fim. A boa economia dita que os capitais empregados em beneficio particular não devem ficar vegetando, a lei de equidade impõe que quando esses capitais particulares são empregados em beneficio público não podem ficar estacionários.

Tudo quanto retarda a sua produção tende para a improficuidade e delonga do bem geral; se todos, pois, somos interessados nesse beneficio, a causa torna-se comum e digna de ser atendida, ou melhor iniciada espontaneamente pelos próprios governos. Os estudos daqui até a ponte do Paraibuna estão completamente terminados e se prosseguem os que têm de resolver a direção da estrada até o Paraiba, por onde fôr mais conveniente. Procede-se também aos mesmos trabalhos científicos entre Pedro do Rio e Paraiba, a fim de se decidir quanto antes o ponto em que se terão de reunir as duas estradas. Dirigidos esses estudos por um pessoal de engenharia hábil e ativo, estou persuadido que jamais terei de ficar na expectativa por falta de trabalhos preliminares, falta que me induziu a dispensar os primeiros engenheiros. O número total de escravos a serviço da Companhia, nesta secção aquém Paraiba, monta a 900, pouco mais ou menos. Neste número, porém, se acham compreendidos :

48 velhos e menores, alguns dos quais são empregados em fazer carvão;

96 ocupados como oficiais, aprendizes e serventes nas diversas oficinas e secções de pedreiros, cozinheiros, etc.; e os restantes 756 formam as diversas secções empregadas no trabalho da estrada, quer novos quer de reparação.

Os operários livres podem ser computados em oitenta, termo médio, que se acham empregados no empedramento e em diversas secções de broqueiros, resultando ser 980 o total de operários livres e escravos. Esse pessoal se acha a cargo de condutores, arquitetos e picador, em número de 4, e feitores e subfeitores em número de 18.

A Empresa tem mais ao seu serviço carroceiros, boleiros, campeiros, despenseiros, etc., 27.

Corrieiros, pedreiros, carpinteiros, marceneiros, ferreiros, etc., sendo tudo oficiais alemães, franceses e do país, 73.

Devo mencionar ainda quatro empreiteiros ocupados na construção de paredões de pedra, na extração desta e outros serviços, os quais empregam, termo médio, oficiais, operários e serventes, 80.

Eis a força com que conta a Empresa, força que necessariamente teria sido aumentada para dar maior impulso aos trabalhos

em geral se dispusesse do apoio de que carece. O estado sanitário não tem sido alterado, o que comprova a insignificante mortalidade, que tem havido, devida em geral a enfermidades crônicas, ou achaques naturais.

O que venho de expor dará a V. Ex.<sup>a</sup> uma idéia exata do estado e marcha da Empresa, que tenho a honra de dirigir, e dela se dignará colhêr os dados que entenda dever levar ao conhecimento da honrada Assembléia Provincial.

Deus guarde a V. Ex.<sup>a</sup> — Estação do Juiz de Fora, 1 de abril de 1857.

Ilmo. e Exmo. Sr. Conselheiro Herculano Ferreira Pena, Digníssimo Presidente da Província de Minas Gerais.

*Mariano Procópio Ferreira Lage.*

A Lei de 11 de maio de 1854, a de 1855 e a de 1856, permitiram, de 1857 por diante, haver a União e Indústria metade do produto das mencionadas taxas, deduzidas as despesas de arrecadação. Concorreria a Província de Minas com a metade do produto das respectivas barreiras.

Projetada a internação da estrada de rodagem pelo vale do Paraíba, agitou-se na côrte a idéia de estender essa linha interna de comunicações em demanda do mercado central do Rio de Janeiro. Fôra êsse o pensamento do decreto de incorporação de 7 de agosto de 1852, que prescrevia a direção dêsse prolongamento. Graças às esperanças que cercaram a primeira estrada de ferro inaugurada no Brasil (de Mauá à serra da Estrêla), a Companhia União e Indústria pôde ver adotado o prolongamento da sua estrada do Paraíba, onde terminava, segundo o plano de 1852, ao cimo daquela serra, em Petrópolis. A Lei da Província do Rio de Janeiro, de 25 de outubro de 1854, garantiu o juro de 5% aos capitais da companhia que isso empreendesse; ao mesmo juntou-se, por Lei da Assembléia Geral, de 12 de setembro de 1855, a garantia adicional de 2%. A 19 de março de 1856, firmou o Presidente do Rio de Janeiro contrato com o Diretor da Companhia União e Indústria para êsse fim.

A êsse tempo a Companhia União e Indústria achava-se enleada em graves embaraços. A administração da empresa não foi procurar os capitais precisos para as obras novamente contratadas nas mãos dos acionistas; não exigiu dêles que realizassem primeiro todo o capital, que jamais se completou. Dirigiu-se ainda uma vez ao Estado, requerendo que lhe garantisse um empréstimo até 2.0000:000\$000; o que foi autorizado por Lei da Assembléia Geral, de 26 de setembro de 1855, concedendo-se a garantia de

2 %, a que se reuniu a de 5 % do Govêrno da Província do Rio de Janeiro, associado ao Govêrno Central neste novo auxílio (Contrato de 19 de março de 1856).

O Govêrno da citada Província, para início immediato das obras do mencionado prolongamento, abriu à Companhia um crédito de 1.000:000\$000, podendo ela sacar letras sôbre a tesouraria respectiva. O pagamento dêsses mil contos poderia efetuar-se segundo o contrato, dentro de quatro anos. A garantia de 5% sôbre os capitais immobilizados, por que se responsabilizara a Província, verificar-se-ia até a soma de três mil contos. Esse mesmo contrato cedia à Emprêsa a conservação da estrada provincial praticada na serra da Estrêla, permitindo-lhe aí a cobrança de taxas de passagens. Com isso completava-se o pensamento da ligação da estrada de ferro Mauá à estrada de rodagem União e Indústria. Era por 1856. Nessa época grandes esforços se empenhavam no prosseguimento dos trabalhos da Estrada de Ferro D. Pedro II, que era destinada a transpor a cordilheira do Mar em demanda do vale do Paraíba.

## CAPÍTULO XIV

### ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA

«O rápido esboço dos atos dos poderes públicos em relação à Companhia mencionada mostra os favores consideráveis, extraordinários que dêles mereceu em tôdas as épocas.

«Não obstante isso, a Companhia, desde 1861, no ano imediatamente posterior àquele em que se verificou o enorme favor do empréstimo de 6.000:000\$000, sob a garantia do Estado, confessa-se incapaz de prosseguir. A que se deve atribuir isto?

«A própria administração da Empresa, antes de tudo. Com efeito, já ficou notada a circunstância do excessivo custo das obras, assim como a de se haverem prolongado até Petrópolis os trabalhos aquém do Paraíba, quando se devera contar com esmagadora competência da Estrada de Ferro D. Pedro II, destinada a surgir em breve no vale do Paraíba.

«A estrada União e Indústria tem 23 léguas (de 18 ao grau) e 2.266 braças, desde o alto da serra da Estrêla até Juiz de Fora, a saber: 11 léguas, 1.659 braças e 8 palmos, desde o alto da serra da Estrêla, onde começa, até a ponte de Entre Rios, sobre o Paraíba; 4 léguas e 2.570 braças, dessa à ponte sobre o rio Paraíba; e sete léguas e 996 braças, na Província de Minas Gerais, desde a segunda ponte até a estação de Juiz de Fora.

«As 11 1/2 primeiras léguas ficarão quase abandonadas pelo público logo que se inaugurar a linha da terceira secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II, desde a Barra do Pirai até Entre Rios. Ora, este fato pode-se verificar no decurso do ano próximo vindouro, ou no comêço de 1866, como acaba de ser anunciado no recente relatório desta última empresa. Entretanto, gastaram-se com as mesmas 11 1/2 léguas da estrada de rodagem 4.663:337\$827 de capital, ou 5.493:664\$992, incluídos os juros correspondentes. (veja-se o relatório lido em 7 de maio de 1863, pelo Director-Presidente da Companhia União e Indústria).

«A despesa total da linha construída, exclusive os juros, foi de 9.080:573\$768, que dá para cada légua da estrada União e Indústria 378:357\$240. Incluídos os juros, a mesma despesa sobe a 10.445:958\$438, ou por cada légua 435:244\$101.

«Além disso, acresce que as estações e respectivos terrenos pertencentes à Companhia estão escriturados com o valor total de 1.750:873\$025, e esta importância não se compreende nas somas acima indicadas e relativas exclusivamente às obras da estrada. Se se compreendesse, o custo de cada légua orçaria por 451:310\$000, na primeira hipótese (sem os juros), e por ..... 508:197\$000 na segunda hipótese. Ora, é mais de notar que segundo o contrato com a Província do Rio de Janeiro, o custo de cada légua da estrada não deverá exceder de 160:000\$000.

«Finalmente nesse cálculo não entra a verba do material de transporte de cargas e passageiros, que representa o valor de 710:063\$342.

“Outro paralelo é igualmente significativo: a grande estação central da Estrada de Ferro D. Pedro II, na Côrte, custou à companhia respectiva 365:619\$550. Mas a de Juiz de Fora, da União e Indústria, acha-se escriturada com o valor de 780:000\$000, superior ao dôbro daquela.

«Bastam êstes algarismos para se ajuizar da economia e da prudência que presidiram à administração da empresa e da justiça com que se dispensaram tantos favores a uma estrada de rodagem, cujo custo, se não excede, é pelo menos equivalente ao de uma estrada de ferro.

«Que fôsse a empresa mal dirigida, tudo concorre para demonstrá-lo. O capital da Companhia, por exemplo, era de 5.000:000\$000. Emitiram-se ações até 3.000:000\$000. O resto das ações, no valor de 2.000:000\$000, ficou em ser. Limitou-se pois, imprudentemente, o círculo dos contribuintes para o capital.

«Mas, para condenar a essa administração bastam as próprias palavras do diretor-presidente dela, no relatório de 30 de abril de 1862. Tratando do prolongamento da estrada até Petrópolis, iniciado em 1856, o relatório exprime-se dêste modo, à página 4.<sup>a</sup>:

«As Companhias Mauá e União e Indústria foram chamadas para que uma delas tomasse a construção da estrada, visto que ninguém se apresentava a contratar, apesar dos favores garantidos. É sabido que esta companhia recusou; e recusou pelo simples motivo de não estar preparada para uma obra que se lhe antolhava de grande dispêndio, e em face do estado dos negócios,

que não aconselhava especulações baseadas meramente sobre o crédito pessoal. Restava a Companhia Mauá; mas esta não tendo chegado a um acôrdo com o Govêrno provincial, *voltaram as coisas ao antigo estado, do qual, para bem de vossos capitais, nunca deveríamos ter saído*. Infelizmente para vós, e felizmente para o país, assim não aconteceu: a Companhia União e Indústria viu-se forçada a aceitar condições rejeitadas pela de Mauá, e a encarregar-se de uma tarefa que de antemão reconhecia superior às suas fôrças. (Note-se bem esta confissão).

«Determinaram a aceitação do contrato, do qual a Companhia nenhum lucro podia esperar, a transcendência do melhoramento projetado, o serviço que ia prestar ao público, serviço reclamado pela administração, a certeza de que, não aceitando a Companhia o contrato, a idéia teria de ser abandonada, e *sobretudo a confiança de que os recursos seriam ministrados por quem tinha tôda a vantagem na execução da obra*».

«A confissão do êrro é positiva; mas a parte histórica é inexacta. Não foi a instância dos poderes públicos, e menos por coação, que a Companhia União e Indústria incumbiu-se da tarefa ingrata do prolongamento da estrada até Petrópolis. Antes foi o seu diretor quem espontâneamente aceitou êsse encargo, firmando o contrato de 1856 com a Província do Rio de Janeiro, o qual era pelo mesmo diretor reputado *vantajoso a todos os respeito*s para a Emprêsa, na frase do seu relatório dêsse ano, a pág. 6, onde lê-se a exposição da série de quatro motivos que demonstram essa vantagem, assim como o voto de agradecimento que pelo mesmo contrato o Diretor dirigia à Presidência do Rio de Janeiro (pág. 7).

«Portanto, se em 1856, firmando êsse contrato, a emprêsa considerava-o funesto, teve o cuidado de o não manifestar, afirmando antes a sua *vantagem a todos os respeito*s; e esta afirmação oficial basta para ressaltar os Governos geral e das Províncias da responsabilidade pelos erros e desgraças da Companhia, erros e desgraças que aliás tão estranhamente se ocultavam, e que só agora se confessam publicamente, para obter-se a encampação.

Na verdade, é o relatório de 1862 que em outro texto revela a consciência que a administração da Emprêsa tinha dos inconvenientes do contrato. Diz êle ainda: No volume *Joquei Clube*, de Vilela Santos, encontram-se informes que honram o saudoso brasileiro, figurando sua aclamação para presidente do Joquei em primeira linha assim apreciada :

«Não podia ser mais feliz a escolha, que recaiu em um homem de espírito afeiçoado ao progresso, inteligente, ativo, que tinha

perfeita compreensão do que devia ser o cavalo no Brasil e em sua propriedade agrícola, no Estado de Minas Gerais, empregava todos os esforços para o aperfeiçoamento da raça».

Nesse pôsto Mariano Procópio, um dos fundadores do Joquei Clube, manteve-se de 1868-72, prestando assinalados serviços.

As riquezas do Brasil, por ser Mariano Procópio o presidente interino do certame parisiense de 1867, tiveram, na Exposição Universal, real destaque e no relatório anexo ao trabalho de Villeneuve, foram de certo o atestado sóbrio de sua competência na matéria.

Industrial e comerciante, presidente do Prado Fluminense, cultor do belo em tôdas as modalidades, o ilustre barbacenense, que desapareceu aos 51 anos de idade, a 14 de fevereiro de 1872, no Rio, quando como membro do Partido Conservador, devia tomar parte nos trabalhos do Senado, foi um vulto gigante, cuja vida é raro exemplo de trabalho, abnegação e civismo.

Em 1869, a situação não melhorara e Mariano Procópio, nesse ano, teve concluída a agonia da União e Indústria, que, de julho a dezembro de 1866, pareceu querer voltar aos tempos áureos, pois o seu relatório acusa, nesse lapso de tempo, na receita, 1.208:318\$536 contra 950:320\$082, ou seja 257.998\$454 de lucro líquido.

O Govêrno balanceava o movimento de cargas concentradas na estação de Entre Rios, e pelo qual a União e Indústria alegava o prejuízo anual de 491:026\$083.

Era esta a tabela :

	Arrobas
Da Posse a Entre Rios .....	656.012
De Luís Gomes a Entre Rios .....	25.572
De Serraria a Entre Rios .....	300.826
De Paraibuna a Entre Rios .....	275.330
De Matias a Entre Rios .....	68.036
De Juiz de Fora a Entre Rios .....	886.778

Em cifras, incluído o transporte de sal (178 arrobas) a verba de 199:504\$446. E não é ocioso recordarmos que Juiz de Fora figurava à vanguarda, no comércio.

Com o Decreto nº 4.330, de 13 de janeiro de 1868, do Govêrno Imperial, alterou-se a vida própria da União e Indústria e tôdas as cargas expedidas por essa estrada seriam entregues à estação férrea de Entre Rios, na Central do Brasil.

Teve data idêntica a nomeação de Mariano Procópio, para Diretor da citada via-férrea. E se o grande brasileiro, quando rumava, com a sua estrada, para as margens do São Francisco, como já dissemos, não fôra feliz, sua visão não se interrompeu: ia executá-la, agora, encaminhando os trilhos de Pedro II para Minas Gerais, quase paralelos ao traçado da União e Indústria.

E fê-lo com a decisão e a energia que o caracterizavam, o que mais ainda realçou a sua curta mas profícua administração.

O período administrativo anterior, da E. F. Pedro II, fôra meramente conservador; iniciou, pois, Mariano Procópio uma brilhante série de melhoramentos, como a reforma do regulamento da via férrea, a construção do novo edifício para estação, na Côrte, grandes melhorias nas oficinas de São Diogo e Engenho de Dentro.

Paralelamente, entrava Mariano Procópio a enfrentar os vitais problemas dos Estados de Minas e Rio, atacando o prolongamento simultâneo de três pontos da linha férrea: da Barra do Pirai a Cachoeira, de Entre Rios a Pôrto Novo, de Entre Rios a Juiz de Fora, correndo a exploração dêste trecho sob as vistas do Dr. F. P. Passos.

Para alcançar êsse desiderato Mariano Procópio submeteu à aprovação imperial um regulamento, sancionado pelo Decreto n.º 4.372, dividindo a Estrada em três secções: 1.<sup>a</sup> — Administração Central, sob as ordens imediatas do Diretor; 2.<sup>a</sup> — Movimento do tráfego, a cargo do Inspetor Geral do Tráfego; 3.<sup>a</sup> — Obras novas de prolongamento, a cargo do engenheiro.

Também receberam cuidados especiais: o projeto do ramal do campo para o litoral; prolongamento dos trilhos até a Prainha, a fim de serem ali estabelecidos armazéns; duplicação de linha até Cascadura; prosseguimento da substituição geral dos trilhos Barlow por trilhos Vignols até Belém; aquisição de 100 vagões para mercadorias, oito carros de passageiros, 12 locomotivas.

Na administração Mariano Procópio — 14 de janeiro de 1869 a 14 de fevereiro de 1872 — data em que faleceu, — ainda figuravam a reforma de tarifas, e aprovação de plantas e projetos da linha à Praia Formosa.

Graças a Mariano Procópio teve Minas, portanto, inaugurados em seu território, os trabalhos de estrada de ferro.

Comemorando êste faustoso acontecimento, ordenou a Diretoria que na chave de linha, na estação de Entre Rios, fôsse construída uma pequena guarita, ainda existente, que recebeu, nas

três faces, placas de bronze, fundidas nas oficinas da Estrada com os seguintes dizeres :

Na da frente (lado da estação)

"Por ordem do Exmo. Sr. Cons. The. Machado Freire Per. da Silva Ministro da Agr. Com. e Obras Públicas.

"Exarada em aviso de 17 de junho de 1871.

"Foram começados os trabalhos da Linha Central ao Rio das Velhas."

Na do norte (lado do Pôrto Novo) :

"Pelo Ministério de 16 de julho de 1868,

"Sendo Ministro da Agr. Com. e Obras Púb.

"O Exmo. Sr. Conselheiro Diogo Velho Cav. d'Albuquerque, foi apresentada a proposta para o prolongamento até o rio das Velhas."

Na do sul (lado da linha do centro) :

"S.M. O Imper. o Sr. D. Pedro Segundo.

"Foram inaugurados os trabalhos da linha do Centro 6 de agosto de 1871."

Este singelo monumento ali perdura ; passa entretanto, despercebido aos olhos dos viajantes, diz a Memória Histórica da E. F. Central do Brasil.

#### INFLUÊNCIA DA UNIÃO E INDÚSTRIA

Chegando a Juiz de Fora a União e Indústria, novos elementos da vida foram adicionados à incipiente cidade, cuja iniciação se dera no morro da Boiada.

No Livro de Registros nº 145, fôlhas 3 a 6, na Seção Paroquial do Arquivo Público Mineiro, há o original da escritura passando à Companhia grande porção de terras, destinadas ao patrimônio da poderosa Empresa. A Companhia fez demarcar e pôr em hasta pública 200 prazos, facilitando o pagamento em quatro

anos. Era a Colônia. A população introduzida rapidamente, foi de 1.144 pessoas, sendo, quanto à nacionalidade:

Grão Ducado de Hesse .....	335
Tirol .....	227
Holstein .....	155
Prússia .....	147
Baden .....	85
Diversos países aliados .....	90
Nascidos no mar .....	7
Nascidos no Brasil .....	88

Esse pessoal estava distribuído : em 43 casas aos lados da estrada, 50 famílias e 22 solteiros : nas casas da Boa Vista, 11 famílias; em várias moradas da estação, 6 famílias e 4 solteiros; nas casas construídas nos prazos, 130 famílias e 6 solteiros; na estrada, desde Juiz de Fora à Serraria, 13 famílias e 26 solteiros; o restante, em vários pontos.

O impulso dado ao Município de Juiz de Fora foi tão grande que a Municipalidade, por iniciativa dos Srs. Pinto Monteiro e Oliveira Horta, fazia a seguinte indicação, para logo aprovada :

«Indicação — Indicamos que esta Câmara dirija ao Sr. Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage, pte. da C.U.I. um voto de agradecimento pelo serviço que acaba de prestar a este Município, escolhendo o distrito dessa cidade para o centro da Colônia de Pedro 2º S. a R. C. M. 12 de julho de 1858. — *Pinto Monteiro, Oliveira Horta.*»

Não tardou a resposta, nos termos da seguinte carta, até há pouco inédita, e em nosso poder até ao momento em que a cedemos ao Dr. Alfredo Lage, para o Museu:

«Acuso o recebimento do officio que V. Sas. houveram por bem dirigir-me em 12 do corrente mês; e apreciando devidamente os sentimentos de benevolência com que me animam pelo pouco que me tem sido possível fazer em benefício do Município que tão dignamente representam, cumpre-me agradecer-lhes e assegurar-lhes do modo mais explicito que enquanto a Companhia União e Indústria puder contar com a eficaz proteção dos Altos Poderes do Estado, ser-lhe-ão leves os sacrificios feitos e que houver de fazer a bem desta importante parte da Província de Minas. sentindo entretanto que os minguados recursos de que

dispõe, não lhe permitam derramar maior soma de benefícios por tôda a Província.

Os sentimentos de que abunda a Câmara que representa este Município, e as demonstrações de interêsse que os seus munícipes têm dado pela chegada dos colonos, são as melhores garantias para a prosperidade e engrandecimento da Colônia de Pedro 2º.

Deus guie V. Sas. — Estação de Juiz de Fora, 25 de julho de 1858.

Ilmos. Digníssimos Srs. Presidente e mais Vereadores da Câmara Municipal da cidade de Paraibuna. M. P. Ferreira Lage.»

Oficinas, culturas diversas, movimento mais acentuado de viajantes passou a ter a cidade, devido ao serviço modelar das diligências. O interessantíssimo e hoje raro livro — *Doze Horas em Diligência* em português e francês, com gravuras, de Klumb, fotógrafo imperial, dá-nos a recordação do que seria essa lindíssima viagem de Petrópolis até Juiz de Fora em oito paradas, correndo as carruagens por ótima estrada, tôda abrigada do sol.

Sempre ouvimos que entre a estação de Rio Novo e Juiz de Fora houve rivalidade e que o saudoso Mariano Procópio era inimigo acérrimo da *urbs*.

A explicação dessa rusga parece ficar satisfeita com a seguinte carta a nós enviada pelo excelente amigo, ido para sempre, Major Inácio Gama e que figura em nosso Álbum do Município de Juiz de Fora, à página 68 :

«A estação que os novos vêem aí à margem do Paraibuna, onde outrora havia uma lagoa em que se caçaram traíras a tiro ou anzol, foi uma verdadeira conquista dos velhos juiz-de-forenses.

«Para que não a tivéssemos avultaram influências em destaque e razões de certa ponderação. Dizia-se que Mariano era o ponto terminal de Rio Novo e que só êsse Município, riquíssimo em café naquela época, se impunha para a preferência da estação do belo subúrbio. O próprio Ministro da Agricultura, Conselheiro Diogo Velho, proprietário ou co-herdeiro da importante fazenda de Santana, daquele Município vizinho, bafejava a idéia de que fôsse aproveitada a estação já feita da Companhia União Indústria, e daí as dificuldades quase insuperáveis para a vitória da cidade.»

E por que seria o saudoso Mariano Procópio inimigo da cidade — êle, que lhe dera uma Colônia, um Hotel Modêlo, uma Escola Agrícola, uma admirável moradia, onde hoje funciona o precioso Museu com o seu nome, fidalga dádiva, a efetivar-se pela mão generosa do seu filho, o ilustre Sr. Dr. Alfredo Lage ?

COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE ORDENADOS REFERENTES  
À SECÇÃO DE ESTRADA ALÉM PARAÍBA

<i>Engenheiros</i>		Réis
1853	a J. J. Regnier Vigouroux, desde 1 de julho até 31 dezembro .....	3:400\$000
1853	a Theodoro Flagolot, idem, idem .....	2:550\$000
1854	a J. J. Regnier Vigouroux, durante o ano .....	6:800\$000
1854	a Theodoro Flagolot, idem, idem .....	6:120\$000
1855	a J. J. Regnier Vigouroux, durante o ano .....	6:800\$000
1855	a Theodoro Flagolot, idem, idem .....	6:120\$000
1856	a J. J. Regnier Vigoroux, desde 1 de janeiro até 13 de março em que passou a ocupar-se dos estudos e trabalhos relativos à Secção aquém Paraiba .....	1:360\$006
1856	a Theodoro Flagolot, durante o ano inclusive a gratificação que se lhe abonou de Rs. 250\$000 mensais desde 1 de abril até 31 de dezembro .....	8:370\$000
1857	a José Keller, desde 1 de julho até 31 de dezembro .....	3:500\$000
1857	a Francisco Keller, 1 de junho, idem, idem .....	1:838\$000
1857	a Carlos Frederico William Keller, idem, idem, idem ..	1:837\$500
1858	a José Keller, durante o ano .....	10:000\$000
1858	a Francisco Keller, idem, idem .....	4:000\$000
1858	a Carlos Frederico William Keller, idem, idem .....	4:000\$000
1859	a José Keller, durante o ano .....	10:000\$000
1859	a Francisco Keller, idem, idem .....	4:000\$000
1859	a Carlos Frederico William Keller, idem, idem ....	4:000\$000
1860	a José Keller pr. conta de Rs. 10:900\$000 inclusive abono pr. cavalgads. ....	9:773\$333
1860	a Francisco Keller pr. conta de Rs. 4:600\$000 inclusive abono pr. cavalgads. ....	4:293\$333
1860	a C. Fred. <sup>o</sup> Wm. Keller pr. conta de Rs. 4:600\$000 inclusive abono pr. cavalgads. ....	4:293\$333
Soma paga a engenheiros .....		103:055\$505

*Condutores, Arquitetos, Geômetras e mais pessoal empregado  
nos trabalhos de condução*

	Réis
Pg. a êsse pess. dur. o ano de 1853 .....	277\$667
Idem a êsse pess. dur. o ano de 1854 .....	5:688\$183
Idem a êsse pess. dur. o ano de 1855 .....	2:682\$595
Idem a êsse pess. dur. o ano de 1856 .....	10:887\$081
Idem a êsse pess. dur. o ano de 1857 .....	8:033\$330
Idem a êsse pess. dur. o ano de 1858 .....	10:769\$333
Idem a êsse pess. dur. o ano de 1859 .....	1:437\$096
Idem a êsse pess. dur. o ano de 1860 .....	14:400\$000
Soma paga a Condutores, etc. ....	54:175\$285

*Feitores e Subfeitores*

Observação — Figura esta verba na conta de Ordenados pela razão de que, tendo empregado a Companhia União e Indústria na parte da Estrada além Paraíba mil e tantos escravos alugados às Companhias Inglesas de mineração de Cocais e do Gongo Soco, bem como a outros proprietários, foi necessário dividir esse pessoal em secções e colocar feitores e subfeitores à testa delas para o devido andamento dos trabalhos. Além desses escravos, teve também a Companhia algumas centenas de operários livres que trabalhavam a jornal na mesma parte da estrada, divididos em secções a cargo de feitores.

	Réis
Desp. c/d. pess. de feitores dur. ano 1854	3:458\$218
Idem em 1855 .....	5:889\$817
Idem em 1856 .....	13:730\$955
Idem em 1857 .....	7:867\$418
Idem em 1858 .....	8.991:454
Soma paga a feitores e subfeitores .....	39:937\$862

*Agências*

Observação — Esta verba compreende os vencimentos do pessoal empregado nas Agências do Rio de Janeiro, de Juiz de Fora, e de Barbacena, inclusive guarda-livros ajudantes, etc.

	Réis
Desp. com esse pess. dur. o ano de 1853 ..	427\$236
Idem em 1854 .....	3:951\$170
Idem em 1855 .....	7:230\$713
Idem em 1856 .....	11:446\$089
Idem em 1857 .....	13:143\$613
Idem em 1858 .....	13:873\$331
Idem em 1859 .....	16:132\$807
Idem em 1860 .....	12:166\$600
Soma .....	78:371\$559
Total que é o saldo da Conta de Ordenados .....	275:540\$211

Rio de Janeiro, 20 de julho de 1861.

Conforme com a contabilidade. — I. A. de Moura, Guarda-livros.

COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE ORDENADOS REFERENTES  
À SECÇÃO DE ESTRADA AQUEM PARAÍBA

*Engenheiros*

	Réis
1856 a J. J. Regnier Vigouroux desde 14 de março até 31 de dezembro à razão de Rs. 6:800\$000 por ano, inclusive gratificação de 2:000\$000 .....	7:439\$994
1857 ao mesmo por vencimentos e indenização de despesas desde 1 a 31 de janeiro .....	1:152\$000
1857 a José Keller, desde 27 de dezembro de 1856 até 30 de junho de 1857 à razão de Rs. 7:000\$000 por ano ....	3:597\$220
1857 a Francisco Keller, desde 27 de dezembro de 1856 até 31 de maio de 1857 à razão de Rs. 3:150\$000 por ano ....	1:355\$750
1857 a C. F. William Keller, desde 1 de janeiro até 31 de maio à razão de Rs. 3:150\$000 por ano .....	1:312\$500
1857 a A. M. d'Oliveira Bulhões, desde 10 de janeiro até 31 de dezembro à razão de Rs. 6:000\$000 por ano .....	5:833\$335
1858 ao mesmo Bulhões desde 1 de janeiro até 30 de novembro, sendo à razão de Rs. 6:000\$000 até 30 de abril e à razão de Rs. 9:600\$000 de 1 de maio em diante .....	7:600\$000
1859 ao mesmo Bulhões desde 1 de dezembro de 1858 até 30 de novembro de 1859 .....	9:600\$000
1860 ao mesmo Bulhões desde 1 de dezembro de 1859 até 31 de agosto de 1860 .....	7:200\$000
	-----
Soma paga a engenheiros .....	45:090\$797

*Condutores, Arquitectos, Geômetras e mais pessoal empregado  
com a condução de trabalhos*

Desp. com esse pess. dur. o ano de 1856 ....	10:509\$850
Idem em 1857 .....	23:620\$950
Idem em 1858 .....	19:653\$906
Idem em 1859 .....	26:295\$515
Idem até 31 de agosto de 1860 .....	18:933\$333

---

Soma paga a condutores, etc. .... 99:013\$554

*Contabilidade*

Despendido com diversos empregados no Es- critório de Petrópolis durante o ano de 1856 .....	1:317\$100	
Idem nos Escritórios de Petrópolis e Rio de Janeiro durante o ano de 1857 ....	3:300\$000	
Idem no Escritório do Rio de Janeiro durante 1858 .....	1:200\$000	
Soma despendida .....		5:817\$100
Total desp. até 31 de agosto de 1860. (Em 31 de dezembro de 1860 estavam a pagar os vencimentos correspondentes aos quatro últimos meses do ano .....		149:921\$451

Rio de Janeiro, 20 de julho de 1861. — Conforme com a contabilidade.  
— *I. A. de Moura*, Guarda-Livros.

RESUMO

*Secção além Paraiba*

	Réis
Despendido com engenheiros desde 1 de julho de 1853 até 31 de dezembro de 1860 .....	103:055\$505
Idem com condutores e pessoal adjunto desde novembro de 1853 até 31 de dezembro de 1860 .....	54:175\$285
Pessoal de engenharia excluidos feitores e agências .....	157:230\$790

*Secção aquém Paraiba*

	Réis
Despendido com engenheiros desde 14 de março de 1856 até 31 de agosto de 1860 .....	45:090\$797
Idem com condutores e pessoal adjunto durante o mesmo periodo .....	99:013\$550
Excluido o que foi despendido com parte da contabilidade resta para o pessoal de engenharia da secção aquém Pa- raiba até 31 de agosto de 1860 .....	144:104\$347

Faltando a despesa correspondente aos meses de setembro, outubro, novembro  
e dezembro do dito ano por não ter a respectiva liquidação na data do  
balanço.

Na secção aquém Paraiba não aparece a despesa de feitores e subfeitores,  
porque, tendo sido os trabalhos executados de empreitada, essa despesa ficou  
a cargo dos respectivos empreiteiros.

Também não aparece a despesa relativa a agências em virtude de que,  
embora comuns às duas Secções, foi sempre debitada à secção além Paraiba.

Rio de Janeiro, 20 de julho de 1861. — Conforme. — *I. A. de Moura*,  
Guarda-Livros.

## CAPÍTULO XV

### VIAGEM IMPERIAL DE PETRÓPOLIS AO JUIZ DE FORA. POR OCASIAO DA INAUGURAÇÃO DO TRONCO PRINCIPAL DA ESTRADA DA COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA

Cartas do Correspondente do *Jornal do Comércio*  
— Rio de Janeiro, Tipografia Imp. e Const. de J. Ville-  
neuve C. C., 65 — Rua do Ouvidor — 65 — 1861.

#### I — DE PETRÓPOLIS ÀS TRÊS BARRAS

A estrada da Companhia União e Indústria foi empreendida com o fim de ligar, por meio de uma estrada normal, à Capital do Império e a Província do Rio de Janeiro com a Província de Minas Gerais, aproveitando-se a linha da navegação a vapor existente da Côte a Mauá, o caminho de ferro dêste pôrto à raiz da serra da Estrêla, e a magnífica estrada normal que, para vencer esta serra, até Vila Teresa, na altura de 883 metros e 21 centímetros acima do nível do mar, custou aos cofres públicos provinciais do Rio de Janeiro sacrifícios que montam hoje a milhares de contos de réis.

Os trabalhos da construção da estrada, inaugurados por Suas Majestade Imperiais em 12 de abril de 1856, foram executados com tanta diligência que, em menos de dois anos, a 18 de março de 1858, teve lugar, na presença da Família Imperial, a abertura da secção de Vila Teresa (Petrópolis) a Pedro do Rio, na distância de 5 léguas; e, decorridos mais dois anos, em 28 de abril de 1860, celebrou-se, sempre honrada com a existência das augustas pessoas, a cerimônia da abertura da seguinte secção, de Pedro do Rio a Posse, cêrca de metade da primeira quanto à extensão, mas de incomparável dificuldade e custo, por ser aquela que corta a terrível serra do Taquaril.

Enquanto nesta secção eram executadas obras gigantescas, trabalhava-se com ardor na prontificação do resto da estrada

aquém Paraíba, compreendendo mais de quatro léguas, e na estrada além Paraíba, em um desenvolvimento excedente de treze léguas, de maneira que pouco mais de um ano depois achava-se a Companhia habilitada para abrir ao trânsito público cêrca de mais dezoito léguas de estrada.

O dia 23 de junho de 1861 foi o marcado por Sua Majestade o Imperador para êsse fim.

Na véspera chegara a Família Imperial a Petrópolis, assim como grande número de pessoas distintas, entre as quais muitos Senadores e Deputados de várias Províncias, convidadas pela Diretoria da Companhia para assistir a uma festa a que não podia ser indifferente nenhum brasileiro.

Já desde o dia 20 tinham seguido de Petrópolis para o Juiz de Fora muitos outros convidados, que saíram da Côrte a 19, por não poderem ser todos transportados ao mesmo tempo.

Acompanhavam as Suas Majestades e Altezas o Senhor Conselheiro Francisco de Paula de Negreiros Saião Lobato, Ministro da Justiça; e os Srs. Tenente-General Francisco Xavier Calmon da Silva Cabral, Gentil-homem de semana; Barão de Tamandaré, Veador; José Carlos Mayrink, Guarda-roupa; Doutor José Pereira Rego, Médico; as Damas de Sua Majestade a Imperatriz e das Augustas Princesas, e outras pessoas do séquito imperial.

Às cinco horas da manhã devia ter lugar a partida, conforme as ordens de Sua Majestade o Imperador, mas já desde as três e meia as trombetas dos condutores das diligências, soando pelas ruas de Petrópolis, iam estacionando diante dos hotéis em que se hospedaram a mor parte dos convidados, advertiam-nos de que cumpria cuidar de seus aprestos.

Às quatro e meia horas, em frente ao Palácio Imperial, justamente no lugar em que o Monarca — havia cinco anos, dois meses e onze dias — inaugurara os trabalhos da construção da estrada, estavam postadas cinco lindas diligências da Companhia, ornadas de bandeiras de diferentes nações, e de todos os lados afluíam os convidados para a festa que preocupava todos os espiritos.

Os cocheiros e condutores uniformizados, de sobrecasaca de pano azul, com botões amarelos e boné do mesmo pano com galão de ouro, distinguindo os condutores por uma banda de retrós carmesim atada por baixo da sobrecasaca, ocupavam os seus lugares.

As diligências levam quatro pessoas na berlinda, e dez em cima, sendo uma à esquerda do cocheiro, três em um assento logo imediato, e, passado o espaço destinado às malas dos passageiros, mais seis em dois assentos que ficam «vis-a-vis».

Assim, cada diligência, tirada por quatro valentes mulas, conduz quatorze passageiros, além do cocheiro e condutor.

Às cinco horas e dez minutos, a Família Imperial entrou para uma caleça de seu serviço, que veio postar-se na frente da linha de diligências; e cinco minutos depois, logo que tomaram lugar as pessoas da comitiva imperial, deram as trombetas dos condutores o sinal da partida, que foi imediato.

O tempo não inspirava receios de chuva, apesar da neblina; e a lua, alumando o caminho que seguiam os viajantes, já lhes permitia gozar da beleza dos sitios que transpunham enquanto não raiava o dia.

Durante o tempo que nos conservamos estacionados em frente do Palácio, pareceu a mais de um de nós que demasiadamente nos haviam prevenido contra o frio; logo, porém, que começaram as diligências a mover-se com velocidade, o vento glacial que nos açoutava o rosto convenceu-nos de que com razão a Diretoria da Companhia nos aconselhara em seus convites para que nos acautelássemos.

No quarteirão Westphalia achamo-nos à margem direita do Piabanha, rio que daí em diante quase sempre tivemos à vista, com pequenas exceções, por espaço talvez de 10 léguas.

No Retiro passamos para a margem esquerda do Piabanha, por uma ponte de madeira de 15 metros de vão, formada por cinco arcos de pranchões colocados ao alto. Esta ponte, feita de pedaços de tapinhoã, que podem ser substituídos sem nunca interromper-se o trânsito, é uma obra-prima de carpintaria tanto em solidez como em elegância.

Nessa ocasião, dissipando-se um pouco o espesso nevoeiro, contemplamos perfeitamente o cometa, que dentro em pouco cessamos de ver por causa da alvorada, que a êsse tempo nos era anunciada pelas trombetas dos condutores.

Com 45 minutos de viagem achamo-nos na estação dos Correias, onde estava levantado um arco de folhagens e flores.

Nos Correias tem a Companhia grandes oficinas de reparação e fabrico de carroças, e vastas estrebarias com capacidade para seiscentos animais.

Os empregados desta estação estão acomodados em casas antigas, adquiridas pela Companhia e convenientemente reparadas.

A muda de parelhas fêz-se rapidamente, e dentro de três minutos tornamos a partir. Seguindo sempre a margem esquerda do Piabanha passamos o rio Bom-Sucesso, na sua barra, por uma ponte de ferro direita, de 15 metros de vão.

Um quarto de légua mais longe chegamos a Olaria, e tornamos a transpor o Piabanha por uma bela ponte de ferro de quarenta metros de vão.

Os ferros formam dois arcos de cabeceira, com uma flecha de um décimo de vão, constituindo o tipo primitivo das pontes denominadas «Bow Strings», devido ao célebre engenheiro Brunel Filho.

As vigas de cabeceira tendo a alma vertical de xadrez, dão a esta ponte, como às outras do mesmo sistema, existentes na estrada, um aspecto mais agradável à vista do que quando a alma vertical das vigas é tôda cheia; ao mesmo tempo que combinam largamente a leveza com a resistência exigida.

Nestas pontes tudo é ferro laminado; menos o assoalho, que é de madeira e renova-se sem interrupção do trânsito, como há pouco aconteceu na de que acabamos de tratar.

A meia légua de distância, pela margem direita do Piabanha, passamos o rio Santo Antônio, sôbre uma ponte direita, de ferro, com quinze metros de vão; e levando cinqüenta e cinco minutos de viagem, depois dos Correias fomos chegar a Pedro do Rio, ponto terminal da primeira secção da estrada aquém Paraíba, achando-nos assim a cinco léguas de Petrópolis descendo sempre e com uma diferença de nível de duzentos metros de Vila Teresa, e cento e sessenta e dois do Palácio Imperial.

Não contando a demora nos Correias, para mudar de animais, foram percorridas estas cinco léguas em uma hora e quarenta minutos, têrmo médio, vinte minutos por légua.

Em Pedro do Rio apearam-se os augustos viajantes para repousar alguns minutos e tomar café.

Esta estação compõe-se de vastas edificações, sendo uma linda casa para a administração do ponto e acomodação dos empregados, situada entre dois grandes armazéns para depósito de gêneros do interior e cargas de retôrno, outro de depósito de sal e estrebarias para sessenta animais.

A casa da administração, assim como os armazéns, estavam ornadas de festões de verduras e flôres, e o pátio da estação juncado de folhagens, notando-se aí longas fileiras de grandes carroças carregadas de café.

A Companhia fêz a expensas suas, neste lugar, uma ponte de madeira sôbre pegões de pedra, no Piabanha, para ligar a sua estrada com a antiga, que segue para Minas Gerais.

Existe um caminho que desta estação vai ter à ponte do Fagundes, com pouco mais de uma légua de extensão e que pode ser facilmente prolongada até o Pati do Alferes, a fim de pôr em

comunicação as importantes fazendas de café desta freguesia com a estrada da União e Indústria. Consta que os mais abastados fazendeiros da localidade estão dispostos a auxiliar os cofres públicos neste empenho.

Feita a segunda muda de animais, partimos de Pedro do Rio, sempre pelo vale principal do Piabanha, e passamos sobre uma mui bonita ponte de ferro, de 12 metros de vão, o ribeirão do Jacuba, que caindo de alto, à direita, forma uma linda cascatinha.

Dentro em pouco achamo-nos na serra do Taquaril, onde os engenheiros da Companhia tiveram de lutar com as mais pesadas obras na estrada aquém Paraíba, aberta, neste sítio, em rocha viva.

Só em um lance da estrada nota-se um corte de 425 metros de extenso e grande elevação: a rápida inclinação da encosta obrigou a entalhar o rochedo em duas alturas; uma para assentar enormes paredões de arrimo, que chegam, às vezes, a dezoito metros de alto, outra para conquistar o resto da largura da estrada. Como esta, notam-se outras pedreiras que foram vencidas no Taquaril.

Contornando assim os despenhadeiros das abas desta serra, por onde ainda há bem pouco tempo os mais ousados empreendedores reputavam loucura qualquer tentativa de levar uma estrada normal, era impossível que corações brasileiros não se entusiassem; e ainda falávamos nas dificuldades vencidas quando chegamos no vale da Posse, onde começava a zona do café, — com quarenta minutos de viagem de Pedro do Rio.

Tôdas as casas da estação estavam adornadas de festões de flôres e folhagens, e preparada com gosto uma sala para descanso dos augustos viajantes.

No pátio, sobre a estrada, achava-se levantado um elegante arco de folhagem, com emblema e versos alusivos ao ato que se celebrava.

A estação da Posse compõe-se de dois vastos armazéns para depósito de café do interior e cargas de retôrno, outro para depósito de sal, duas casas para os empregados, uma estrebaria e cocheira para 24 animais do serviço especial das diligências, além de acomodações do pessoal do mesmo serviço; grandes estrebarias para trezentos animais das carroças, com tôdas as suas dependências, como tanques de água corrente etc.

Com todo o critério foi esta estação montada em grande escala, porquanto está ao alcance de importante centro de produção agrícola.

Cumpre, porém, que seja melhorada a estrada que segue deste ponto, pelo vale das Laranjeiras ao Chiador; assim como que se

trate de sua continuação, pela margem do Paraíba, até a ponte da Sapucaia. Resultaria daí muito proveito para os fazendeiros da freguesia da Bemposta, e afluíam à Posse os produtos transportados pelas boas estradas da Província de Minas Gerais, que vão ter ao Chiador e à Sapucaia.

Cresceria de importância a referida estrada, se a ponte da Sapucaia fôsse posta em comunicação com o Pôrto Novo do Cunha, abrindo-se entre êstes dois pontos um caminho, pela margem esquerda do Paraíba; porque dêste modo viriam também a Posse os produtos das fazendas da freguesia de São José d'além Paraíba e do Aventureiro.

A estação da Posse é ainda suscetível de ligar-se, por mais um ramal, com as freguesias de São José do Rio Preto, a quatro léguas de distância, e da Aparecida, que está duas léguas mais afastada; dando assim saída a oitocentas mil arrôbas, pelo menos, de café daquelas duas localidades.

O Comendador João de Souza Werneck, que a sua custa tem beneficiado muito as vias de comunicação das freguesias de São José do Rio Preto, e o cidadão Domingos de Souza Leite promoveram uma subscrição, que montou a mais de 20:000\$000, e vão pôr esta quantia à disposição do Govêrno, a fim de ajudar a abertura daquele ramal.

Compreende-se que o Govêrno não pode ser indiferente ao melhoramento e abertura de ramais que tragam à estrada da União e Indústria a maior soma possível de produtos da nossa lavoura. É um meio de tornar menos pesado, senão de fazer desaparecer o ônus com que carregam os cofres públicos gerais e provinciais, que asseguraram os juros de 7 % aos capitais empregados nesta mesma estrada.

Feita a terceira muda de parelhas, seguimos viagem e, quase a meia légua de distância da Posse, tornamos a passar para a margem esquerda do Piabanha, por uma bela ponte de ferro de 34 metros e 60 centímetros de vão.

Na fazenda de D. Lina, cruzando a estrada velha, avistamos, a pouca distância, uma tropa de bêstas conduzindo café. Ali se ofereceu viva à nossa contemplação a imagem do passado e do presente, o contraste entre a rotina e o progresso, antítese completa entre as íngremes ladeiras que — a custo e passo a passo — subiam os burros carregados, vergando sob o pêsso da carga e da cangalha, tipo fiel das de que primitivamente se serviam os contemporâneos de Pedro Álvares Cabral, e a suave rampa, de uma declividade quase insensível, percorrida velozmente pela diligência moderna, de dia em dia aperfeiçoada de conformidade com a experiência do mundo civilizado.

Belo espetáculo, quando se avalia que temos avançado ! triste, tristíssimo, quando consideramos que nem assim é possível vencer os incrédulos de que andaram errados de meio a meio enquanto não deixarem de pensar que não devemos aspirar ainda por muito tempo a nenhum meio de transporte que não se cifre nestas desanimadoras palavras — burro, chicote e negro !

Entretanto, força é dizer-lo por mais que custe, não foram das menores dificuldades com que teve de lutar a Companhia, os embaraços opostos por alguns fazendeiros à passagem da estrada por suas terras, as desmesuradas exigências de indenizações que outros visariam como possíveis, a negativa de diversos quanto à venda de meia dúzia de palmos de terra para centro de uma barreira, e mais ainda para a edificação de alguma estação, chegando a ponto de ser necessário alugar por bom preço parceiros para esse fim !

Felizmente para o nosso crédito, ao passo que uns, por exceção, assim procediam, outros, como o Sr. Barão do Piabanha, constituíam-se grandes acionistas da Empresa, e cediam gratuitamente todo o terreno preciso, não só para as estações e suas dependências, como para o traço da estrada.

Honra a quem assim sabe combinar o seu bem entendido interesse com o do País e sirva um tão digno exemplo de emenda às tristes exceções que não podemos deixar em silêncio.

Na fazenda da Julioca, de propriedade do Sr. Keeler, havia outro arco de folhagem, com esta inscrição:

«Quando um monarca seu País protege,  
Seu nome escreve nos anais da fama.»

Logo adiante, com pouco mais de meia hora de viagem desde a Posse, chegamos à pequena mas lindíssima estação da Julioca, onde se tornou a mudar de parelhas.

Tôdas as fachadas do edificio principal desta estação são de pedra rústica, com portadas brancas, produzindo a certa distância o mais agradável effeito. É um modelo de construção nova entre nós, de gosto francês, e que muito se presta às pequenas casas de campo.

Esta estação pode ser posta em comunicação com parte da freguesia da Bemposta, uma vez reconstruída a ponte sôbre o Piabanha, que, apesar de denominar-se — Nova —, é a mais velha que por ali existe.

A Família Imperial não se demorou aqui.

A pouco menos de uma légua de distância tornamos a ganhar a margem direita do Piabanha, passando pela ponte de ferro, de

quarenta e cinco metros e sessenta centímetros de vão, no lugar denominado Santana.

É uma das bonitas pontes da estrada aquêr Paraiba, sendo para notar o esmêro com que os engenheiros da Companhia, na execução de excelentes pontes de ferro laminado, do sistema «Bow-Strings», procuraram — sem alteração do tipo de tais construções — variá-las, em ordem a apresentar modelos sempre distintos, os quais possam decidir-se os gostos os mais opostos.

Havia apenas meia hora que tinham partido da Julioca quando Suas Majestades e Altezas apearam-se na estação de Luís Gomes (Campo da Grama), a fim de dar lugar a nova muda de parelha.

Os edificios desta vasta estação são de madeira, cobertos, como todos os outros construídos pela Companhia, de ferro laminado.

Tanto a casa da administração como os armazéns de depósito estão ainda em obras internas, que dentro em pouco hão de achar-se concluídas. No seu gênero são também modelos de construção muito apropriada a um país em que abundam as melhores madeiras do mundo.

Neste ponto, como em Pedro do Rio, na Posse e Julioca, mandou o Imperador, pelo seu camarista, o Sr. General Calmon Cabral, distribuir esmolos por tôdas as pessoas que recorreram à inexaurível caridade de Sua Majestade.

Esta estação pode ser facilmente posta em comunicação com a ponte sôbre o Paraiba na vila dêste nome, a duas léguas de distância, uma vez que se melhora o caminho que vai do Campo da Grama ao João Grande — seguindo daí pela estrada velha até aquella ponte; prestará assim muita utilidade aos fazendeiros que estão aquêr do rio Paraiba, sobretudo se de João Grande se abrir um ramal que dê saída aos produtos dos importantes estabelecimentos agrícolas da Vargem.

A Companhia está pronta a construir, para êste fim, mais uma ponte sôbre o rio Piabanha, por pouco que o Govêrno a auxilie: para o resto da obra bastaria aplicar-se o que se gasta na parte inútil da estrada velha, entre a Ponte do Fagundes e João Grande, e os auxílios que sem dúvida hão de ser prestados pelos fazendeiros dos arredores.

Também conviria abrir-se um ramal de cêrca de légua e meia, que pusesse em comunicação esta estação com a fazenda das Três Barras, do Sr. Conselheiro Souza Ramos, e outras igualmente importantes, que lhe ficam próximas. A abastada família Gomes dará seguramente valioso adjutório a esta obra.

Seguindo de Luis Gomes, afasta-se a estrada do Piabanha a fim de não acompanhar este rio no enorme circuito que faz para oeste; e tomando por uma garganta secundária, vai de novo ter ao vale principal, defronte da casa de Luis Gomes.

Pouco mais de um terço de légua além, transpõe a estrada, pela quarta e última vez, o Piabanha, para a margem esquerda, por uma grande ponte de dois vãos, e abandonando então este companheiro, que por tantas léguas beirou, procura a direção das Três Barras.

Denomina-se aquela ponte de Carlos Gomes; é de ferro laminado, e a maior que até este ponto se passa, porquanto os dois vãos, reunidos, chegam a setenta e dois metros e dez centímetros.

O Piabanha, de que acabamos de despedir-nos, tem por tributários os rios do Córrego Sêco, Quitandinha, Itamarati, Morto, Bom Sucesso, Santo Antônio, Jacobá, Prêto e Fagundes. O volume médio de suas águas, conforme o cálculo do Capitão Bulhões, regula cinquenta mil litros por segundo, e nas enchentes vai ao quádruplo. A diferença de nível que transpõe (mais de quinhentos metros, de Petrópolis), aproveitada em quedas de cinco metros, representa uma força motriz superior a três mil cavalos vapor.

Franqueando um pequeno colo, chegamos à margem do Paraíba, quarenta minutos depois de ter saído da precedente estação. Eram dez horas e um quarto da manhã.

A distância exata de Vila Teresa à Avenida da Ponte do Paraíba, é de setenta e um quilômetros quinhentos e cinquenta e dois metros e oitenta centímetros; a diferença do nível entre os dois pontos (estando a ponte trezentos e dois metros e dezanove centímetros acima do nível do mar), é de quinhentos e oitenta e um metros e dois centímetros.

Tendo sido o nosso ponto de partida o lugar fronteiro ao Palácio de Petrópolis, donde seguiram as diligências, vê-se que a distância percorrida limita-se a sessenta e sete quilômetros e quatrocentos metros, e a diferença do nível a quinhentos e quarenta e três metros e vinte centímetros.

E como, descontado o tempo de demora nas estações, foram os sessenta e sete quilômetros e quatrocentos metros, ou onze léguas e um quarto, vencidos em quatro horas e dois minutos, segue-se que, termo médio, percorremos cada quilômetro em cerca de três minutos e meio, ou cada légua em cerca de vinte um minutos e meio.

Tôdas as obras da estrada, aquém Paraíba, foram executadas sob a direção do Engenheiro em Chefe, o Sr. Capitão Antonio Maria de Oliveira Bulhões.

Ao chegar à Avenida da magnífica ponte do Paraíba, Suas Majestades e Altezas apearam-se, demorando-se um quarto de hora em examinar esta grande obra. Os torreões que coroam as quatro colunas das avenidas estavam ornados de grandes auri-flamas bipartidas de verde e amarelo, uma em cada torreão; e em cada canto destes havia bandeiras das diversas nações que forneceram trabalhadores àquela obra.

A ponte é de ferro laminado e descansa sobre dois enormes pilares de um metro e oitenta centímetros de espessura, que se erguem do rio. Cada um dos três vãos, entre os pilares e as sapatas, tem cinquenta e um metros, ou cento e cinquenta e três metros reunidos todos três. As vigas de cabeceira cinco metros e trinta centímetros de altura. Largura entre essas vigas, cinco metros e cinquenta centímetros. Elevação do soalho sobre as águas ordinárias, cinco metros e cinquenta centímetros. Altura das colunas das avenidas sobre as mesmas águas, quatorze metros. Quantidade de ferro, trezentas toneladas. Tijolos, doze mil. Cubo de madeira empregada no soalho, setenta e oito metros. Engenheiro o Sr. José Koeller, Engenheiro em Chefe das obras da estrada, aquém Paraíba.

Pelo que fica dito, pode-se fazer idéia do belo espetáculo de que gozavam os que contemplam da margem do rio, a certa distância, esta obra grandiosa, que sendo começada em abril de 1859, achou-se concluída em março de 1861, fazendo honra a quem a executou e ao país que a possui.

Custou esta ponte para cima de quatrocentos contos de réis, mais do que a légua mais cara da estrada; porém economizou um desenvolvimento excedente de três e meia légua da estrada, que teria lugar se houvesse de passar na ponte construída à custa da Província do Rio de Janeiro, em frente da vila da Paraíba do Sul.

Comparadas as duas pontes sobre o mesmo rio, vê-se que a da Companhia, medindo mais de setecentos palmos, é mais longa cerca de setenta palmos do que a outra, que só tem seiscentos e trinta e seis palmos de comprido sobre trinta de largo.

Aquela tem três arcos, e esta cinco.

A feita a expensas da Província começou a ser construída em 1836, e em 1850 ainda não estavam concluídos os pegões, importando já então a despesa em cento e setenta e seis contos, cento e sessenta e oito mil, setecentos e cinquenta e oito réis. Por contrato de 27 de abril de 1854, celebrado entre o Governo Imperial e o Sr. Barão de Mauá, obrigou-se Sua Excelência a concluir os pegões e fazer a ponte de ferro pelo sistema de Dogdson; no dia 13 de dezembro de 1857, entregou-a ao trânsito público, tendo custado mais quatrocentos e um contos, cinquenta e um mil,

setecentos e quarenta e cinco réis, por tudo quinhentos e setenta e sete contos, duzentos e setenta mil, quinhentos e três réis, como consta do relatório apresentado na abertura da Assembléia Provincial, em 1 de agosto de 1858.

A Família Imperial atravessou a ponte a pé, e do outro lado do rio entrou no seu trem, seguindo viagem às dez horas e meia.

Um quarto de hora depois chegamos à estação de Entre Rios, na proximidade das Três Barras, ponto em que os rios Piabanha e Paraibuna lançam-se no Paraíba.

O edifício principal desta bela estação é de madeira, com almofadas de reboco de barro rústico conservando a côr natural, que produzem o mais lindo efeito.

Apeando-se, os augustos viajantes foram recebidos pelo Juiz de Paz, o Sr. Barão da Paraíba, a Câmara do Município da Paraíba do Sul, presidida pelo Sr. Dr. Joaquim Antonio Pereira da Cunha, que recitou um discurso; os Srs. Comandante Superior da Guarda Nacional, Manoel Jacintho Carneiro Nogueira da Gama e seu Estado-Maior, oficiais do Quarto Corpo de Cavalaria e os do 20.º de Infantaria da Guarda Nacional da Provincia do Rio de Janeiro, o Juiz de Direito da Comarca, Dr. José Caetano de Andrade Pinto, o Juiz Municipal do Têrmo, Dr. Manoel José Marinho da Cunha, e muitas outras pessoas que tiveram a honra de beijar a mão de Suas Majestades e Altezas.

Em seguida, teve lugar o almôço, servido na casa principal da estação; findo o qual, ainda os augustos viajantes se entretiveram em conversar com as pessoas da localidade, mandando Sua Majestade, o Imperador, distribuir, pelo seu camarista, avultadas esmolas aos infelizes que as solicitaram, na certeza de serem socorridos com mão generosa.

Esta estação dista duas léguas da vila da Paraíba do Sul, com a qual ficará em perfeita comunicação melhorando-se a estrada que beira o rio; e assim não só terão saída os produtos dos importantísimos estabelecimentos aquêr da serra das Abóboras, na margem esquerda do Paraíba, como se facilitarão as comunicações para Minas Gerais.

Tendo-se demorado em Entre Rios durante hora e quarto, partiram Suas Majestades e Altezas dirigindo-se à Serraria.

Amanhã relataremos o que se passou até ao Juiz de Fora.

## II — DAS TRÊS BARRAS AO JUIZ DE FORA

Depois do almôço, partiu a Família Imperial da estação de Entre Rios às onze horas e meia da manhã, e a menos de um tço de légua estava no pequeno túnel de cêrca de três braças

de comprimento, aberto na rocha. Na fazenda do Barão de Entre Rios, junto à estrada, foi levantado um coreto, no qual uma banda de música, ao passarem Suas Majestades e Altezas, tocou o hino nacional, entre os vivas dos circunstantes.

Atravessando a estrada, em seguida à fazenda da Boa União, do Barão do Rio Novo, e cortando um dos caminhos de carro do serviço desta, foi mister transpô-lo com um viaduto de tijolo, pouco mais ou menos de quatro braças de comprido e duas e meia de alto.

Nos cafêzais desta fazenda, que bordam a estrada, pudemos observar os efeitos da praga que em alguns pontos devastava as plantações do nosso primeiro gênero de exportação. Parte dêsses cafêzais atacados pelo mal acham-se despídos, mas vigorosos e deixando esperar que na época própria se cobrirão de novas fôlhas e flôres, sem que a próxima colheita sofra notável diminuição, a menos que a praga se repita.

Quarenta e dois minutos depois da partida de Entre Rios chegamos à Serraria.

Ainda estão em obras os edifícios desta estação, que são vastos e acham-se em proporção com a sua grande importância.

A expensas da Província de Minas Gerais, está a Companhia mandando construir uma ponte sôbre o Cágado, no lugar em que o pequenino rio dêste nome lança-se no grande, e melhorar o caminho que dessa ponte vem ter à Serraria, com duas léguas e meia de extensão.

Êste ramal, destinado a dar saída aos abundantes produtos das margens do Cágado, tornar-se-á de extraordinária vantagem para o Município de Mar de Espanha, se, prolongado cêrca de seis léguas, ali fôr ter.

Naqueles trabalhos tem a Província de Minas Gerais empregados mais de 50 africanos livres, sustentados à custa dos fazendeiros mais abastados no lugar e dirigidos pelo Sr. Coronel José Ribeiro de Rezende.

A demora na estação de Serraria foi apenas de oito minutos. Mudadas as parelhas, seguimos viagem, e, passando a ponte de pedra sôbre o ribeirão da Serraria, atravessamos, no Paraibuna-Velho, uma alameda de coqueiros, onde o povo reunido deu repetidos vivas a Suas Majestades e Altezas.

Transpondo depois um córrego secundário da serra das Abóboras, o colo das Laranjeiras, que está 395 metros acima do mar e 92 metros acima da ponte de Entre Rios, sôbre o Paraíba, achamo-nos, à uma hora e vinte minutos, na estação do Paraibuna, que tem lindíssimos edifícios construídos de tijolos.

Aqui foram Suas Majestades e Altezas recebidas por grande concurso de habitantes dos arredores, limites da Província do Rio de Janeiro, que as saudaram com entusiásticas aclamações, e entre os quais distinguimos os Srs. Barão e Baronesa de Lages e seus filhos, Viscondessa de Macaé, Desembargador Pedro de Alcântara Cerqueira Leite, e José Lúcio Gonçalves Côrtes, Sub-Delegado da localidade.

A poucos passos da estação está o Registro Provincial do Rio de Janeiro, na fralda da elevada pedra do Paraibuna, que se avista a muitas léguas de distância.

Do outro lado do rio acha-se o Registro Provincial de Minas Gerais.

Esta estação pode ser dotada de um importante ramal, se a estrada feita a expensas de particulares, e que vai da ponte do Paraibuna à fazenda do Monte Cavallo, três quartos de légua acima da ponte das Flores, fôr prolongada pela margem do rio Prêto, pouco mais ou menos na extensão de três léguas, a fim de dar saída aos produtos dos valiosos estabelecimentos agrícolas da freguesia de Santa Bárbara e parte da do rio Prêto. Diversos fazendeiros da localidade estão prontos para dar auxílio a êste melhoramento.

No Paraibuna finda a primeira secção da estrada além Paraiba.

Entre êste ponto e as Três Barras, encontram-se as mais importantes fazendas de café que atravessamos. As suas terras são da máxima uberdade.

A ponte sôbre o Paraibuna dista cêrca de trinta quilômetros (para menos), ou quase cinco léguas, da de Entre Rios, sôbre o Paraiba; e está 379,02 metros acima do nível do mar, ou 76,83 metros acima da avenida da dita ponte de Entre Rios.

Tem a ponte do Paraibuna 94 metros de extensão total, de largura 5 metros 50 centímetros, de altura das vigas de cabeceira 90 centímetros. O soalho está sete metros acima do nível das águas ordinárias. E' esta ponte de ferro laminado, que pesou 60 toneladas e consta de cinco arcos desiguais, entre 22 e 15 metros de vão, assentados sôbre os antigos pilares da ponte incendiada em 1842.

O rio, precipitando-se com violência e em numerosas cachoeiras por entre os pilares, produz grande ruído. E' um belo espetáculo, o que se goza do meio desta ponte, contemplando o extraordinário volume das águas que se despenham por entre rochedos, a perder de vista.

Após uma demora de 20 minutos na estação, e feita a oitava muda de animais, partiram os augustos viajantes, e, transpondo a ponte, entraram na Província de Minas Gerais.

Logo adiante, ao pé do Registro e incrustada na rocha viva, a duas alturas de homem, está uma inscrição gravada em mármore branco, que diz assim :

«Palavras de Sua Majestade, o Imperador, em resposta ao discurso que perante o mesmo Augusto Senhor proferiu o diretor presidente da Companhia União e Indústria Mariano Procópio Ferreira Lage, em 12 de abril de 1856 :

«Uma empresa, cujo fim é a construção de uma estrada que ligue duas Províncias tão importantes, e que, continuando talvez para o futuro até as margens do segundo rio do Brasil, reunirá os interesses de seis Províncias, de certo merece ser chamada patriótica.

«Atianço-lhe, pois, a continuação de minha proteção, e creio que não poderia melhor agradecer os sentimentos de amor e fidelidade que acaba de me manifestar em nome da Companhia».

A estrada segue pela margem direita do Paraibuna, mas por algum tempo avistam-se ainda muito pròximamente terras da Província do Rio de Janeiro, a cujo território pertence a margem esquerda.

A primeira povoação de Minas Gerais que encontramos foi o arraial da Rancharia, da freguesia de São Pedro de Alcântara (Simão Pereira), onde estava levantado um arco, do qual quatro meninas vestidas de branco lançaram flores sôbre os augustos viajantes.

O povo e as autoridades do lugar rodearam a caleça em que iam Suas Majestades e Altezas, que entre repetidos vivas tiveram de dar suas mãos a beijar às pessoas que solicitavam esta honra.

Um ramal de três léguas de extensão, que communicasse êste arraial com Jaguarí, onde existem grandes fazendas de café que encontram sérias dificuldades para exportação de seus produtos, seria de muita vantagem e não deixaria de receber o auxílio do digno Sr. Barão de Prados e outros ricos fazendeiros da localidade.

Três quartos de hora depois da saída da estação do Paraibuna, chegamos à do Duque, onde a Companhia não pôde construir edificios seus, e viu-se obrigada a alugar umas casas velhas que mal servem para o destino que têm.

Efetuada a muda de parelha e após um pequeno descanso de 10 minutos, seguimos viagem e passamos na fazenda da Soledade,

do Barão de Bertioiga, venerável ancião e prestante cidadão, a quem muito deve o Município do Paraibuna.

As três horas e um quarto estávamos na estação de Matias Barbosa, onde a Companhia comprou diversas casas, que bastam para acomodações de seus empregados e onde tem grandes estrebarias para 200 animais.

E' de suma conveniência a abertura de um caminho que, partindo dêste ponto, vá às cabeceiras do rio Cágado, além da cidade do Mar de Espanha, na freguesia do Espírito Santo, e do qual se aproveitem as fazendas de café daquela localidade, cujos proprietários, altamente interessados neste melhoramento, sem dúvida se prestarão a auxiliá-lo com eficácia.

Saimos desta estação às três horas e meia; passamos a pequena ponte de madeira sôbre o ribeirão de Matias assentada em vigas dormentes direitas; e desviando-nos de uma grande volta do Paraibuna, perdemo-lo de vista até a ponte de madeira denominada do Zamba, que é a antiga, mas convenientemente reparada.

Dêsse ponto até ao Juiz de Fora os trabalhos da abertura da estrada ofereceram graves dificuldades e grandes obras de arte. Enormes paredões, aterros e cortes na rocha viva revelam a natureza dos obstáculos com que lutaram os engenheiros.

Na serra do Marmelo, os trabalhos executados não são interiores aos que exigiu a estrada na serra do Taquaril.

Com uma hora de viagem fomos chegar à ponte Americana, construída de madeira, segundo o sistema das pontes de ferro denominadas "Bow Strings", com 27 metros de vão, seis metros e 50 centímetros de largura e cinco metros de altura, de vigas de cabeceira.

As dimensões que cumpre dar às madeiras, para não sacrificar a solidez indispensável em tais obras, faz com que as pontes de madeira feitas por êste sistema não tenham a beleza e elegância das de ferro laminado.

Neste lugar não tem a Companhia estação; apenas estrebarias para vinte e quatro animais do serviço das diligências.

Aí efetuamos a undécima e última muda de parelhas, e dentro de dez minutos tornamos a partir.

Menos de meia hora depois tínhamos à vista a cidade do Paraibuna, que deixamos de lado, e daí a seis ou sete minutos estávamos na estação de Juiz de Fora.

Antes de dar uma idéia da recepção que aí foi feita aos augustos viajantes, cumpre dizer ainda alguma coisa a respeito da estrada que acabamos de percorrer.

Sendo a distância entre a ponte de Entre Rios e o Juiz de Fora pouco mais de 76 quilômetros ou  $12 \frac{3}{4}$  léguas, e tendo sido vencida em cinco horas menos três minutos, descontadas as demoras nas estações, segue-se que, têrmo médio, andamos cada quilômetro em três minutos e 54 segundos, e cada légua em  $23 \frac{1}{2}$  minutos.

O têrmo médio geral da velocidade desde Petrópolis até o Juiz de Fora foi, portanto, de três minutos e 37 segundos por quilômetro, ou  $22 \frac{1}{2}$  minutos por légua.

A estação de Juiz de Fora está pouco mais ou menos a 750 metros acima do nível do mar, 448 acima da avenida da ponte de Entre Rios sôbre o Paraíba, e 95 abaixo do Palácio de Petrópolis, donde dista cêrca de 144 quilômetros, ou 24 léguas.

A direção geral da estrada desde Petrópolis até ao Juiz de Fora, é a indicada pela natureza nos vales do Piabanha e do Paraibuna, dos quais por exceção só se aparta para evitar grandes rodeios, tomando por um outro colo secundário, mas voltando sempre ao vale principal, por onde segue.

Em tôda a extensão da estrada nunca a declividade excedeu de 3%, nem os raios das curvas foram menores de 50 metros.

Aquém Paraíba, a declividade máxima só foi empregada doze vêzes em cêrca de 10% da extensão percorrida. Nos desenvolvimentos em curvas, os raios de 50 metros foram usados com mais freqüência, para não aumentar desmesuradamente os trabalhos de cavas e aterros, o que elevaria a excessivo preço o custo da estrada, que atravessa profundas grotas e segue por agudos contrafortes.

Todavia, metade do desenvolvimento da estrada é em retas, e mais de um têrço em curvas, de 90 metros de raio para cima.

A declividade média, aquém Paraíba, é de oito milímetros. A largura da estrada, até o Retiro, é de oito metros; daí até o Paraíba é de sete metros. O empedramento tem cinco metros de largura e 20 centímetros de espessura.

Quanto à parte da estrada além Paraíba, faltam-nos detalhes dêste gênero. Parece-nos, porém, pelo que vimos, que a tal respeito ela está ainda em melhores condições.

Isto mostra que é mais que possível estabelecer em tôda a estrada uma linha férrea servida por animais («tram roads»), o que fará descer o preço dos transportes, e permitirá continuar a estrada para o interior com uma declividade até 5% e curvas que poderão chegar a 10 metros de raio, diminuindo assim extraordinariamente não só o preço da construção, como o da conservação:

e sendo até suficiente uma só via, visto que, achando-se as estações mui próximas, os carros poderão aí cruzar facilmente.

A Companhia tem em suas estrebarias e pastos 400 excellentes mulas de serviço das diligências e 600 das carroças de carga.

O serviço das estações está perfeitamente montado. As mudas de parelhas são feitas com prontidão.

A estrada está em tôda a sua extensão conservada com esmêro, e é percorrida com rapidez pelas diligências, sem que os passageiros sintam o abalo que experimentariam transitando na Capital do Império e nas melhores caleças as ruas calçadas com paralelepípedos.

A despesa da Companhia com a estrada era, em 31 de dezembro de 1860, a que consta das seguintes verbas :

Estrada . . . . .	7.944:018\$936
Estações . . . . .	779:834\$158
Material de transporte . . . . .	423:364\$914
Dito de construção . . . . .	176:920\$093
Juros pagos . . . . .	671:084\$359

Na despesa com a estrada vai incluído o custo de meia légua na cidade de Barbacena. Assim o têrmo médio do custo de cada légua é de 317:760\$000. Acrescendo o que da conta de juros tem de passar para a da estrada, sobe aquêle algarismo a . . . . 336:000\$000.

Liquidados, porém, os trabalhos executados êste ano, montará a importância da estrada a 9.500:000\$000, ou 380:000\$000 por léguas, inclusive tôdas as despesas, até as feitas com a administração da Companhia.

A obra fôra orçada, em 1853, de 160 a 240:000\$000 por légua, quando os trabalhadores contentavam-se com o salário de 640 rs. diários; mas a elevação de todos os preços foi gradualmente subindo a ponto que, dentro de poucos anos, êsses mesmos operários não récebiam menos de 2\$500 diários.

Este fato explica a grande diferença que se nota entre a despesa orçada e a realizada, porque, como é sabido, o exagerado aumento dos salários não é senão o resultado do encarecimento geral de tôdas as coisas.

E', porém, possível que, tratando-se de prolongar a estrada desde o Juiz de Fora até Barbacena, por terrenos mais favoráveis, e feitas as alterações de que hã pouco falamos, nas condições da

obra, possa cada légua vir a sair por metade do que custou igual extensão do tronco principal.

Desde abril de 1858, até o fim de dezembro de 1860, o movimento de transporte de mercadorias, na diminuta porção da estrada entregue ao uso público, foi de

738.081 sacas de café pesando 2.947.782 arrôbas.	
392.867 volumes diversos.	
O frete importou em .....	1.302:440\$254
As despesas em .....	784:445\$346
Deixando um lucro de .....	517:994\$908

O movimento de passageiros, no mesmo período, foi de

11.686 de Petrópolis para o Interior.	
12.832 do Interior para Petrópolis.	
24.518 que pagaram .....	119:384\$200
A despesa montou em .....	87:215\$686
Ficando um lucro de .....	32:168\$514
As taxas e barreiras renderam .....	220:570\$321
A conservação da estrada custou .....	139:070\$641
O lucro foi de .....	81:499\$680

Este resumido apanhamento dá bases para calcular-se as vantagens da estrada quando estiver entregue ao trânsito público em tôda a extensão de 24  $\frac{1}{2}$  léguas, desde Petrópolis até o Juiz de Fora.

Mas é tempo de relatar o que se passou neste lugar por ocasião da chegada de Suas Majestades e Altezas.

### III — RECEPÇÃO NO JUIZ DE FORA

Desde as proximidades da cidade do Paraibuna, cêrca de meia légua aquê m da última estação, para onde nos dirigíamos, deixando de lado, como ficou dito, aquela cidade, era grande o concurso de povo, que dava entusiásticos vivas aos augustos viajantes, ao som de duas bandas de música, que tocavam o hino nacional, e ao estampido das girândolas que subiam ao ar.

Nesta altura, oficiais de cavalaria da Guarda Nacional, luzidamente fardados de encarnado e bem montados, vieram ao encontro da caleça que conduzia Suas Majestades e Altezas; collocaram-se dois na frente servindo de batedores e os outros a seguiram a galope.

Era o Sr. Tenente-Coronel Lino José Ferreira Armond, comandante de um esquadrão de cavalaria, que tinha vindo de Bar-

bacena, dali a dezesseis léguas, com alguns de seus oficiais, entre os quais os Srs. Capitães Barão de Pitangui, Joaquim Manoel Alves de Araujo, e outros.

Esse esquadrão, em número de 160 praças, estavam completamente preparado à custa do Sr. Tenente-Coronel Lino Armond para fazer a guarda de Suas Majestades e Altezas. Os seus dignos comandante e oficiais haviam disposto o quartel e recepção na Saudade, a expensas suas: mas foram obrigados a desistir de tal intento, para não desobedecer às terminantes ordens do Imperador, pois que Sua Majestade exigiu que a Guarda Nacional não lósse chamada a serviço algum por motivo de sua ida à Província de Minas Gerais.

A seu pesar, pois, limitaram-se àquela demonstração pessoal de sua respeitosa dedicação às augustas pessoas.

Mais adiante achava-se um piquete de 40 praças de cavalaria policial, vindas de Ouro Preto sob o comando de um tenente, que, considerando a Suas Majestades e Altezas perfeitamente escoltadas, não se moveram do pôsto em que estavam.

Às 5  $\frac{1}{4}$ , precisamente doze horas depois de sua partida de Petrópolis, chegaram Suas Majestades e Altezas ao Juiz de Fora, onde foram recebidas com o maior entusiasmo e da maneira mais brilhante.

Guarneciam a estrada, em alas, separados por sexos e seguindo-se por idades, os colonos de Pedro II, com o seu diretor e cura católico à frente.

Sucediam-lhes os alunos do Colégio Roussin, com os seus uniformes, em número de 70 a 80.

A multidão ocupava todos os arredores.

A comitiva imperial, atravessando por entre as alas assim formadas, chegou à quinta do Sr. Comendador Mariano Pro-cópio Ferreira Lage, destinada para residência de Suas Majestades e Altezas.

À porta da casa foram as augustas pessoas recebidas com estrondosas aclamações, e ao som do hino nacional, tocado por excelente banda de música da colônia, por grande número de cidadãos.

Aí distinguimos o Conselho Diretor e a Diretoria da Companhia União e Indústria, representados pelos Srs. Conselheiro José Pedro Dias de Carvalho, Comendadores João Batista da Fonseca, M. P. Ferreira Lage e Dr. José Machado Coelho de Castro e José Francisco Alves Malveiro; grande número de Sena-

dores e Deputados de 12 Províncias do império, entre os quais o Sr. Conselheiro Luiz Pedreira do Couto Ferraz, que, como Ministro do Império, tanto a peito tomou sempre a prosperidade da Companhia e a fundação da Colônia Pedro II; os Srs. Conselheiro Vicente Pires da Mota, Presidente da Província, com o seu Secretário, Dr. José Vieira Couto de Magalhães e Ajudante de Ordens, Major José Joaquim de Lima e Silva; Barões de Pia-banha, de Prados, de Pitangui e de Bertioga; Dr. Quintiliano José da Silva, Chefe de Polícia interino e seu Secretário; Dr. João de Souza Nunes Lima, Juiz de Direito da Comarca; Brigadeiro João Rodrigues Fêo de Carvalho, Comandante do corpo policial; Comandante Superior da Guarda Nacional, Coronel Francisco de Paula Lima e seu Estado-Maior; Comandante do Batalhão nº 70 da mesma Guarda, Fernando Halfeld, e toda a sua officialidade; Comandante do 11º Esquadrão de Cavalaria, Tenente-Coronel Lino Armond e seus officiaes; Tenente-Coronel José Basilio da Gama Vilas Boas; e muitos officiaes dos Batalhões 69 e 71, Juiz de Direito da Comarca de Petrópolis, Dr. José Caetano de Andrade Pinto e muitas outras autoridades.

Suas Majestades e Altezas recolheram-se para descansar, e as pessoas de sua comitiva, assim como os convidados recém-chegados, procuraram orientar-se a fim de acertarem quanto antes com os aposentos que lhes estavam destinados.

O Paço Imperial achava-se disposto e mobiliado com extremo bom gosto e elegância, como tudo quanto foi feito pelo Sr. Comendador Ferreira Lage.

Isto diz tudo: apenas acrescentaremos que a indústria mineira não deixou de ser dignamente representada entre os objetos de que as augustas pessoas se serviram durante a sua estada no Juiz de Fora.

T'oualhas de mesa e de mãos, fabricadas na Província de Minas Geraes, com algodão ali produzido, assim como dois cobertores brancos feitos em Queluz, com lã de carneiros do País e por mãos brasileiras, recomendavam-se à atenção dos apreciadores. Um dos cobertores, sobretudo, tendo no centro as armas imperiaes, merecia ser visto.

As colchas de seda da cama de Suas Majestades, foram as mesmas de que se serviu o Sr. Pedro I quando, indo àquella Província, hospedou-se na cidade de Barbacena, em casa do falecido pai do Sr. Comendador Ferreira Lage.

Enquanto cada qual trata de mudar de roupa, e não se serve o jantar, cumpre que procure dar uma idéia do que é o Juiz de Fora.

E' neste ponto que a Companhia tem estabelecido as suas vastas oficinas e inerentes armazéns de depósito de matérias primas, serraria de madeira, olaria de telha e tijolo, moinhos, casas de administração e residência de engenheiros e empregados, ocupando tôdas estas edificações uma área de extraordinária extensão.

Neste lugar tem também o Sr. Comendador Ferreira Lage a sua quinta, limitada à direita pelo ribeirão da Cascata até lançar-se no Paraibuna, que forma a divisa nos fundos; à esquerda e na frente, pela estrada da Companhia União e Indústria.

Tôda esta quinta, bordada por linda cêrca viva, está convertida em um jardim inglês.

No centro há uma colina natural, de fácil acesso, mas tão regular que parece erguida pelo mão do homem; serpeada de ruas, gramada, e coberta de árvores e arbustos.

Delronte está um grande lago, alimentado pelas águas do ribeirão da Cascata, com cinco ilhotas cultivadas, nas extremidades e no centro, comunicando-se com um pesqueiro que demora à direita da colina, e corta sinuosamente esta parte do jardim.

Na base da colina, em frente do lago, desenvolve-se uma extensa cêrca rústica e coberta de delicadas e variadíssimas parasitas.

Ao meio dessa cêrca nota-se uma lindíssima gruta, da qual cai a água em cascata, por cima de uma coleção de amostras de pedras de tôdas as qualidades que se encontram no desenvolvimento da estrada desde Petrópolis.

A esquerda da colina, na vargem, acha-se a casa onde foram hospedadas Suas Majestades e Altezas.

Em frente corre uma avenida de palmeiras até a estrada.

A esquerda vai outra avenida ter também à estrada.

Na extremidade destas avenidas foram levantados dois arcos.

No jardim, seis pontes de madeira ligam as suas diferentes partes, cortadas por água corrente.

Entre os dois arcos construiu-se um grande coreto para a música da Colônia, com seis arcadas na frente e fundo e cinco de cada lado, e assentos à roda.

Em igual distância, no espaço compreendido entre o coreto e arco fronteiro ao Paço Imperial, ergue-se o torreão destinado a residência do Sr. Ministro da Justiça e Semanários de Suas Majestades e Altezas. E' uma bonita construção de tijolo rústico.

Desta casa para a direita sucedem-se, arruados, grande número de edificios, onde estão alojados a mor parte dos convidados e empregados da Companhia.

Coroando tudo isto, no alto da colina, o Castelo do Sr. Comendador Ferreira Lage, ainda em obras internas, mas completamente concluido quanto ao exterior.

Esta construção, no estilo *renaissance* italiano, de gosto inteiramente novo entre nós, dá sobrenatural encanto a uma paisagem já por si tão pitoresca.

Compõe-se de dois andares, e torre à direita. A simetria não tem ali que ver.

A ordem resulta da desordem. O todo oferece um aspecto arrebatador.

O castelo é, desde a base, construído de tijolos, que conservam a côr natural, apenas interrompidas pela diferença do cimento que os liga, e por algumas fiadas mais avermelhadas, em lugares apropriados, que quebram a monotonia da unidade de côr. Os portais e as cimalthas são de tijolo branco, semelhante ao mármore.

Com palavras não se pode fazer a descrição dêste lindo edificio, e dos sitios que o rodeiam. Recorde-se cada qual da idéia que, em sua infância, tiver formado da habitação encantada de alguma fada, e poderá talvez compreender o que vimos no Juiz de Fora.

O que sobretudo não se pode referir com precisão foi o transporte de que todos se possuíram, quando, dando apenas alguns instantes às necessidades de *toilette*, acha-se na presença da mais esplêndida iluminação.

Tudo quanto a vista alcançava na extensa área que tentamos descrever, oficinas, armazéns, serraria, olaria, moinhos, tôda a sorte de numerosos edificios, telhados, muros, paço imperial, arcos, jardim, cêrcas, pontes, arbustos, lagos, ilhas, coreto, gruta, colina, castelo, tudo enfim cintilava ao clarão de 5.000 luzes, lampeões chinezes e copos, delineando os contornos dos objetos iluminados; e tudo isto fôra aceso como milagre, em um abrir e fechar de olhos: tão bem dispostas estavam tôdas as coisas!

E como se não bastasse o que víamos, grandes fogueiras coroadas as alturas circunvizinhas, o céu recamado de estrêla, uma noite serena que as fôlhas das árvores não se moviam, nem uma luz se apagava, os ecos repetindo as lindas peças de música tocada pela excelente banda da Colônia, e compostas de instrumen-

tistas e que dez meses antes não conheciam as sete notas, eram outros tantos motivos de gozo.

O toque das trombetas, percorrendo a estação e anunciando que o jantar nos esperava, arrancou-nos a custo da contemplação do maravilhoso quadro que tínhamos diante dos olhos.

O banquete foi servido em um grande salão, situado por trás do coreto, sentando-se os convidados a uma mesa de cem talheres, e revezando-se por três vezes.

Foram propostos e correspondidos com ardor os seguintes brindes : Pelo Sr. Bernardo Joaquim de Oliveira: Ao Sr. Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage, inteligência que concebeu e braço que executou obra de tal magnitude como a estrada da Companhia União e Indústria.

Pelo Sr. Comendador Ferreira Lage: Ao Sr. Diretor Dr. José Machado Coelho de Castro, em cujos esforços e constante dedicação encontrou sempre a mais sólida ilustração da coadjuvação.

Pelo Sr. Conselheiro Dr. Francisco de Paula Candido: Ao Sr. Comendador Antonio José Alves Souto, que, compreendendo o alcance da grande empresa tentada pela Companhia União e Indústria, confiou-lhe avultados capitais para que não deixasse em meio a sua obra.

Pelo Sr. Dr. José Machado Coelho de Castro: Aos dois ramos do Corpo Legislativo, ali representados por muitos de seus dignos membros; e ao Governo do País, representado pelo Senhor Conselheiro Francisco de Paula de Negreiros Saião Lobato, Ministro da Justiça, em testemunho da profunda gratidão que a Companhia União e Indústria deve aos poderes do Estado pela proteção que constantemente lhes tem merecido.

Pelo Sr. Comendador Joaquim Antônio Fernandes Pinheiro: Aos engenheiros e mais empregados da Companhia, que com tanta inteligência e boa vontade a auxiliaram na realização de seus planos.

Pelo Sr. Comendador Ferreira Lage : À Família Imperial.

Às oito horas saíram Suas Majestades e Altezas para apreciar as iluminações, colocando-se em diferentes pontos do jardim e quinta.

Do centro do arco fronteiro ao Paço Imperial pendia iluminada uma grande estrêla de dezesseis raios, nos quais estavam escritos, de um lado os nomes dos homens de estado que tem coadjuvado a Empresa, e do outro lado os nomes das estações da estrada, desde Petrópolis a Barbacena.

Do outro arco pendia igual estrêla, tendo de um lado inscrito, no centro e nos raios os nomes das Províncias do Império, e do outro lado os nomes dos grandes homens do Brasil já finados.

Êstes arcos, coroados por enormes auriflamas bipartidas de verde e amarelo, rodeados de bandeiras nacionais e brilhantemente iluminados, produziam agradável efeito.

As Augusta Pessoas, tendo percorrido o jardim, na vargem, subiram depois à colina, e foram ao Castelo gozar do magnifico panorama que dali se desfrutava; e enquanto ali se conservavam Suas Majestades e Altezas, arderam nas ilhas do lago flamas de bengala de vivissimas côres, e subiram ao ar diversos balões.

A noite estava tão serena, que um dos balões, depois de ter subido a extraordinária altura, desceu suavemente sem se incendiar nem apagar, à medida que o gás se consumia, exatamente até ao mesmo ponto em que foi sôlto, sendo apanhado intato.

De qualquer ponto que fôsse observado, o espetáculo era deslumbrante: donde, porém, mais do que nenhuma parte se gozava, era da planície, em distância do Castelo, que oferecia na realidade o aspecto mais encantador.

Desceram as Augustas Pessoas, e, contornando o lago e o jardim, recolheram-se depois de nove horas.

À festa continuou, chamando grande concurso de povo, e prolongou-se até as dez horas, apesar do frio.

Assim que a Família Imperial retirou-se, começou a baixar espêssô nevoeiro, envolvendo pouco a pouco a colina e o castelo. Dir-se-ia que a fada habitadora daqueles paços, ciosa de ver tôda a gente enleada na contemplação de tantas belezas, deliberara encobri-las aos olhos que as devassavam.

Em breve só se percebiam através da neblina os contornos do Castelo, como que destacado da terra e constituindo uma habitação fantástica no centro das nuvens.

Êste mesmo quadro foi-se esvaecendo, e passados alguns minutos tinha desaparecido aquela visão que nos trouxe enlevados durante horas.

A multidão, privada do seu encanto, dispersou-se; a música retirou-se, tocando sempre até mais não se ouvir os seus sons; e êsse sítio, pouco antes tão ruidoso, tão alegre, achou-se mergulhado em profundo silêncio.

Mas quem pela volta da meia-noite atravessasse os jardins ou chegasse a uma janela, ainda veria, admirado, brilhar em todo o seu esplendor a iluminação do Castelo. A fada caprichosa, achando-se só, dissipara o nevoeiro, e debruçada do alto das

ameias da torre, namorava, no espelho do lago, os deliciosos contornos daquela habitação gentil.

#### IV — FESTA NA CIDADE DO PARAIBUNA

Na segunda-feira (24), mal vinha amanhecendo, e já o Imperador, dando expansão à sua incessante atividade, achava-se a pé.

Pouco depois saiu Sua Majestade a passeio com as Princesas pelo jardim, dirigindo-se ao lago, embarcou com as Augustas Filhas num pequeno batel, no qual fez breve excursão por aquelas margens, enquanto as Damas de Suas Altezas as esperavam ao pé da gruta predileta, que se ficou chamando «A Gruta das Princesas».

Indo em seguida encontrar-se com Sua Majestade, a Imperatriz, e pessoas de sua comitiva, percorreram alguns pontos da estação e da quinta, foram ao Castelo, e recolheram-se à hora de almoçar.

Estava êste dia destinado às festas da cidade.

Às dez horas da manhã, para ali partiram pois Suas Majestades e Altezas, em caleça, levando por batedores os mesmos oficiais que na véspera haviam desempenhado êste serviço, e sendo seguidas dos mais oficiais de esquadrão da Guarda Nacional de Barbacena, além do piquete de cavalaria policial mineira.

O séquito constava de cinco caleças e outras tantas diligências, conduzindo os Semanários, os Srs. Ministro da Justiça, Presidente da Província, Senadores, Deputados e outros cidadãos.

Poucos minutos depois entravam Suas Majestades e Altezas na cidade, apeando-se à porta da casa da Câmara Municipal, onde estava postada uma guarda de honra.

Ao som do hino nacional, foram os Augustos Visitantes recebidos pela Câmara Municipal do Paraibuna e Clero da Paróquia, de cruz alçada, rompendo o povo em aclamações.

Passados alguns instantes, encaminharam-se Suas Majestades e Altezas, em baixo do pátio, para a Matriz, rodeadas de numeroso concurso.

Nesta igreja, situada numa pequena elevação, ouviram a missa e assistiram ao Te-Deum mandado cantar pela Câmara Municipal, terminando a cerimônia religiosa com sermão pregado pelo Reverendíssimo Cônego Roussin.

Meia hora depois do meio-dia retiraram-se as Augusta Pessoas, em baixo do pátio, para a casa nobre do Sr. Comendador Manuel do Vale Amado, sita em frente da Matriz, expressamente

preparada com suntuosidade para êsse fim. Prédio, mobília e acessórios eram geralmente estimados em mais de duzentos contos de réis.

Começou logo o cortejo e beija-mão.

O Imperador recebeu sucessivamente as Câmaras Municipais das cidades do Paraibuna e Barbacena, e as comissões das Câmaras de Ouro Preto, São João del-Rei, Pomba, Mar de Espanha e Piranga, sendo oradores, da primeira o respectivo Presidente, e das outras os Srs. Barão de Prados, Cônego Roussin, Deputado Lima Duarte, Barão de Pitangui, e Padre José Antônio de Siqueira.

Recebeu também uma comissão do cabido de Mariana, da qual foi orador o Reverendíssimo Vigário do Pomba, e o Conselho Fiscal e Diretoria da Companhia União e Indústria, sendo orador o Sr. Senador Dias de Carvalho.

Foram em seguida admitidos, sem precedência, os membros das duas Câmaras Legislativas, autoridades, officialidade da Guarda Nacional e mais cidadãos que em grande número concorreram ao cortejo.

Sua Majestade a Imperatriz e Suas Altezas Imperiais dignaram-se de receber logo depois, em suas salas particulares, a muitas senhoras de distinção que solicitaram essa honra.

Publicaram-se então os seguintes despachos :

O Sr. Comendador Mariano Procópio Ferreira Laje foi agraciado na pessoa de sua virtuosa mãe e Exma. Era. D. Maria José de Santana, proprietária da fazenda denominada — Fortaleza de Santana.

A Sra. Baronesa de Santana é viúva do digno Sr. Mariano José Ferreira Armond, o mesmo que há 26 anos iniciara, na Assembléa Provincial, mineira, em comum com o Sr. Senador José Pedro Dias de Carvalho, a idéia de uma estrada que ligasse a Província de Minas Gerais ao litoral do Rio de Janeiro, pela direção seguida no traço da estrada da Companhia União e Indústria.

À viúva daquele prestante cidadão, que primeiro pensou em um melhoramento de tal magnitude, à mãe daquele não menos prestante cidadão, que tantos e tão aturados esforços, sacrificios e dedicação empregou para realizar êsse grande pensamento, conferiu assim o Imperador uma graça que deu não equívoco testemunho de sua alta satisfação por ver dotado o País com uma obra que o honra, porque o fêz dar um grande passo na carreira da civilização.

Ao Sr. Dr. José Machado Coelho de Castro, um dos ilustrados diretores da Companhia, fez Sua Majestade a graça de nomear seu Guarda-Roupa.

A mercê do Hâbito de Cristo foi conferida aos Srs. José Joaquim Maria e Francisco Alves Malveiro, pertencentes também à Diretoria da Companhia, a que tem prestado relevantes serviços; e bem assim aos Srs. Capitão Antônio Maria de Oliveira Bulhões e José Koeller, Engenheiros em Chefe e principais Diretores dos magníficos trabalhos executados, o primeiro na estrada aquém Paraíba e o segundo na entrada além Paraíba.

Pelo Sr. Ministro da Justiça mandou Sua Majestade entregar ao Sr. Presidente da Província três contos de réis para o hospital e um conto para as obras do cemitério da cidade do Paraibuna e um conto de réis ao Pároco a fim de ser distribuído em esmolas pelos pobres da freguesia.

O Imperador saiu depois a pé, seriam duas horas da tarde, acompanhado de seus semanários, dos Srs. Ministro da Justiça e Presidente da Província, de diversas autoridades e cidadãos da localidade; dirigiu-se à casa da Câmara Municipal, examinou o respectivo arquivo e a planta do arruamento da cidade, inquiriu sobre a escolha dos lugares designados para cemitério e matadouro públicos, verificou a escrituração da receita e despesa, e indagou quais eram os meios de que dispõe a Municipalidade.

Passando depois à cadeia, interrogou os presos relativamente ao tratamento e alimentação que lhes dão, e mandou trazer a sua presença os livros de escrituração, que suscitaram alguns reparos por parte de Sua Majestade.

Dirigindo-se daí para outro lado da cidade, entrou na Capela do Senhor dos Passos onde fez oração, e percorreu o edificio construído (assim como aquela capela) e em parte mobiliada pelo Sr. Barão de Bertioga, para o Hospital de Misericórdia.

O civismo do nobre Mineiro não se cifrou; êle levou mais longe a sua generosidade. Reconhecendo a precisão de construir patrimônio à Santa Casa, mandou edificar vários prédios a que deu êste destino, assim como a alguns terrenos.

Seguiu depois o Imperador até a ponte dos Coqueiros, no fim da povoação; e tomando outra vez para o lado oposto, foi ao lugar demarcado para matadouro público, donde regressou, percorrendo a parte da cidade em que as edificações não são tão numerosas como na rua principal.

Às quatro horas recolheu-se o Imperador e sentou-se à mesa.

Tiveram a honra de jantar com Suas Majestades e Altezas, além de seus semanários, os Srs. Ministros da Justiça, Conse-

lheiro Pedreira, Veador Braz Carneiro Belens, sua senhora e sua sogra, e Comendador Manoel do Vale Amado.

Às cinco e meia horas tornou o Imperador a sair a pé.

Dirigiu-se às escolas públicas de instruções primárias de ambos os sexos, nas quais procedeu a alguns exames dos alunos mais adiantados.

Passou-se então para o colégio do Sr. Cônego Roussin, onde se demorou mais de uma hora examinando em latim, retórica, matemática e filosofia.

Pelas sete e meia horas, voltando o Imperador ao paço e reunindo-se a Sua Majestade a Imperatriz e a suas Altezas, foram ver as iluminações da cidade.

A cidade do Paraibuna, ainda há cinco anos vila de Santo Antônio do Paraibuna, é uma povoação nova que sente falta de bons edificios públicos. A mesma Matriz não está em proporção com a riqueza do lugar e população que já ali existe.

A rua principal tem 160 palmos de largura e talvez um quarto de légua de extensão. Passa-lhe pelo centro a antiga estrada geral de Minas. Está quase completamente guarnecida de prédios de ambos os lados, alguns dos quais de bela aparência e de não pequeno valor.

Outra rua, menos larga, mas não tão extensa, e que cai perpendicularmente um pouco além do centro daquela, também já conta algumas edificações.

As mais ruas estão apenas demarcadas.

Nem uma só casa da cidade deixava de estar iluminada.

Em dois coretos, também iluminados, colocados defronte do Paço Imperial e ao lado dêste tocavam bandas de música.

No fim da rua principal, do lado oposto ao Juiz de Fora, e em frente do Hospital da Misericórdia, estava levantado um grande arco perfeitamente iluminado.

Ao longo da rua, na extensão ocupada pelas casas do patrimônio do Hospital, seguia a iluminação, formando bela vista.

Neste ponto tudo era feito a expensas do Sr. Barão de Bertioga.

Pouco antes das nove horas voltaram Suas Majestades e Altezas para o Paço Imperial, e das janelas dêste viram arder o fogo de artifício oferecido pelos oficiais da Guarda Nacional do Município do Paraibuna, e que não foi somenos aos que costumamos ver na Côrte.

Ao findar o fogo foram atacadas dezenas e dezenas de girândolas de que estava coberta a colina da Matriz. A êste

estrondo que atordoava não faltaria quem preferisse de boa vontade a repetição da grande salva de vinte e um tiros de pedreira com que fôra na véspera saudada a chegada das Augustas Pessoas a Juiz de Fora.

Às dez horas voltaram Suas Majestades e Altezas para a quinta do Sr. Comendador Ferreira Lage, mostrando-se completamente satisfeitas com o acolhimento que haviam tido na cidade, e particularmente do Sr. Comendador Vale Amado, que nada poupou para receber dignamente os seus Augustos Hóspedes.

V — VISITA À COLÔNIA DE PEDRO II — ALMÔÇO NO MATO VIRGEM  
— EXCURSÃO AO ALTO DO IMPERADOR

No dia 25 tivemos de separar-nos de grande parte de nossos companheiros, que não de bom grado, mas chamados por deveres imperiosos, dêsses que arrancam o homem de brio a quaisquer prazeres, ainda os mais puros e legítimos, voltavam para a Côrte.

Desde as quatro horas da manhã era geral o movimento da partida. Assim, à hora aprazada todos estavam no seu pôsto, não sem que alguém que não tinha rigorosa necessidade de seguir viagem desertasse no último momento e se deixasse ficar, do que não teve depois senão que louvar-se e dar graças a sua estrêla, porque ainda havia muito que ver.

Afinal saíram as diligências e desde logo começaram novos aprestos de partida.

De todos os lados chegavam cavalgaduras arreadas. Por tôda a parte tratavam os pajens de enfrear e selar bons cavalos.

Muitos dos viajantes escolhiam os animais que lhes pareciam melhores, medindo as suas fôrças na equitação; alguns experimentavam o passo a galope dos ginetes que lhes eram indicados como mais convenientes; outros, porém, aceitavam com confiança os que lhes estavam destinados; e que êsses não foram os mais mal aquinhoados é o que não falta quem diga com experiência própria.

À porta do Paço Imperial apresentaram-se, seriam oito horas, a caleça de Suas Majestades e Altezas e uma diligência, além de alguns cavalos de montaria.

Vinte minutos depois Sua Majestade a Imperatriz e Suas Altezas meteram-se na caleça, suas damas na diligência e o Imperador montou a cavalo com o Sr. Ministro da Justiça e seus Semanários, tomando o caminho da Colônia de D. Pedro II.

Mais de cem cavaleiros, que esperavam as augustas pessoas junto ao arco fronteiro à residência imperial, formaram o préstito.

A estrada da Colônia tem comêço entre a estação de Juiz de Fora e a olaria da Companhia. Nas proximidades desta existe grande número de habitações ocupadas por colonos operários, que apenas cultivam pequenas hortas para o seu uso.

Deixando-as à direita, internando-se pela montanha, encontra-se logo a casa da escola, que parece estar muito distante dos centros da população.

Subindo sempre pelo caminho principal da Colônia, que se presta perfeitamente ao serviço de carros, e do qual partem várias ramificações secundárias, que só podem ser transitadas por cavaleiros ou peões, e atravessando matarias apenas derrubadas em mui limitada extensão, segundo as exigências das plantações que podem fazer os colonos estabelecidos na lavoura, chegaram as Augustas Pessoas e sua comitiva à colônia número 107, pertencente ao velho Freese, apontado como modelo de morigeração, de dedicação ao trabalho e de amor à família.

Aparearam-se aí Suas Majestades e Altezas, sendo recebidos pelo bom Freese, sua mulher e sete filhos, dos quais os dois mais moços, que contam doze e quatorze anos de idade, são os que auxiliam o pai nos trabalhos agrícolas, enquanto os mais velhos empregam-se como operários nas oficinas da Companhia.

O Imperador, tendo percorrido o terreno cultivado por êste colono, e sua habitação, tornou a montar a cavalo, e, acompanhado pelo seu camarista o Sr. Ministro da Justiça e o Sr. Comendador Ferreira Lage, foi examinar outras colônias situadas nos arredores.

Sua Majestade a Imperatriz e as Sereníssimas Princesas demoraram-se e visitaram minuciosamente todos os cômodos da casa, paiol, moinho, criação de abelhas, e de animais domésticos, provando pão de milho feito ali e mel que lhes foi oferecido.

A êste tempo voltou o Imperador e seguiram todos viagem, subindo sempre.

Às dez e meia horas chegou a Família Imperial ao ponto em que devia servir-se o almôço.

Aí foi recebida com grande entusiasmo pelos colonos reunidos para êste fim e avultado número de pessoas que tinham ido àquele lugar atraídas pelo desejo de presenciar uma festa no mato. Os colonos de ambos os sexos, dirigidos pelo seu diretor e cura, formavam duas alas, por entre as quais passaram as Augustas Pessoas e seu séquito.

Mais adiante, em linha, com a sua música, oficiais e comandantes à frente, estavam duas Companhias de Caçadores, uniformizados e armados com espingardas, compondo-se uma dessas Companhias tão sômente de Tirolezes, cujos oficiais, assim como o

porta-bandeira, conservam o uniforme nacional; e outra de alemães de diversos países.

Na ocasião da chegada de Suas Majestades e Altezas, os vivos dos colonos e do povo reunido, os sons do hino nacional tocado pela magnífica banda de música da colônia, as bandeiras que tremulavam, o estampido de uma salva de 21 tiros, o grande número de pessoas que formavam grupos pelo mato eram outros tantos objetos que reclamavam a atenção, e esta mal se podia dividir.

Enquanto as Augustas Pessoas, rodeadas de muitos cidadãos e colonos, embrenhavam-se no bosque fronteiro a esta cena, que oferece aí uma rampa mui doce, o Sr. General Calmon Cabral comandou algumas evoluções às duas Companhias de Caçadores, que não deixaram de satisfazer a S. Ex<sup>a</sup>.

No lugar destinado ao almoço, e em curta distância uma da outra, notavam-se duas mesas rústicas, construídas de paus roliços ainda cobertos de casca, e cercadas de bancos da mesma espécie, com os encostos tecidos de cipó.

Por toalhas, fôlhas de palmeira, sôbre as quais descansavam em alvos guardanapos os assados, presuntos, tortas e outras peças que dentro em pouco deviam desaparecer.

Os copos eram gomos de taquara, cortados de conveniente grandeza; as garrafas, grandes gomos da mesma taquara, entre dois nós, tendo ao lado, na parte superior, uma pequena abertura por onde saía a água a mais cristalina.

Êstes acessórios rústicos haviam sido preparados pelos colonos, na expectativa da visita imperial.

E tudo isto se passava no meio do mato virgem, tão limpo que por tôda a parte se podiam dirigir os passos desembaraçadamente.

Um caminho tapeçado com fôlhas de palmeira indicava que alguma coisa havia que admirar naquela direção. Com efeito, na extremidade dêle está uma cascatinha arranjada com gôsto pelos colonos, em sítio pitoresco, onde abundam lindas parasitas. A sua água é puríssima, e só tinha, para quem estava em jejum e ao mesmo tempo não podia dispensar tôdas as precauções usadas contra o frio naquelas paragens, o inconveniente de estar gelada. Nem por isso, porém, deixou de ser apreciada pelos que ousaram levá-la aos lábios.

Inspirado pelos encantos do lugar e novidade da cena que presenciava, o Sr. Dr. Amaro Carneiro Bezerra Cavalcanti, digno

representante da Província do Rio Grande do Norte na Câmara temporária, improvisou o seguinte soneto :

*«Senhor, como esta bela natureza,  
Tão rica, tão virente e tão frondosa,  
Mais bela inda se ostenta e mais garbosa  
Acolhendo em seu seio a realeza!  
Como prima a palmeira em gentileza,  
E a altiva sapucaia se ergue airosa!  
No meio desta selva majestosa  
Cada árvore parece uma princesa.  
Tudo isto, senhor, é gala ao dia  
Que assinala a visita soberana  
De outra árvore chamada monarquia!  
A nação brasileira vibra ufana  
Porque vê também nisto a profecia  
— Que a si glória imortal de Pedro emana».*

Mas por mais bela que seja a poesia, não consegue apaziguar o apetite devorador que se desenvolve em uma excursão daquela ordem, que durava já havia cêrca de três horas.

O almoço estava servido, e ninguém se fêz rogar quando foi chamado para tomar lugar no festim.

Pouco antes haviam chegado duas filhas do colono Freese, trazendo em suas cestinhas pão de milho, mel e batatas doces cozidas, que vinham ofertar aos seus Augustos Hóspedes de há pouco. Escusado é dizer como foi recebida esta lembrança.

À mesa imperial tiveram a honra de sentar-se a senhora do Sr. Comendador Ferreira Lage, assim como a viúva e as duas filhas mais velhas do Sr. Conselheiro Luís Antônio Barbosa e Damas de Sua Majestade a Imperatriz e Altezas.

Para outra mesa foram convidados os Srs. Ministro da Justiça, Semanários, Senadores, Deputados e mais pessoas que acompanharam a Família Imperial.

Os que ali não couberam e não se animaram a esperar que chegasse a sua vez, formaram grupos ao redor, espalhados pelo mato, e não tiveram que se queixar da sua sorte.

Durante o almoço, tocou a música da Colônia, não cessando a animação dos que, tendo já atendido às necessidades do estômago, contentavam-se em gozar do aprazível quadro que tinham diante dos olhos, conservando-se todavia em constante movimento para iludir o frio.

Uma cena tão pitoresca era ainda realçada pelo uniforme dos caçadores e de sua música.

Consta o daqueles de blusa côr de cinza, apertada por cinto de couro branco e fivela; chapéu desabado, de feltro côr da blusa, tendo ao lado um ramallete de flôres naturais; a espingarda de caça.

O da música é blusa de pano mescla azul cinzento, cinto de couro prêto, chapéu de feltro de côr clara, à Suíça, com uma aba levantada, presilha de galão de ouro e pluma verde pendente.

Às onze horas e meia o Imperador montou a cavalo, acompanhado dos Srs. Ministro da Justiça, Camarista, Comendador Ferreira Laje e algumas outras pessoas, e foi percorrer o mais remoto quarteirão da Colônia.

Voltou daí a meia hora e partiu de novo, seguido da mesma comitiva, aumentada por cêrca de quarenta cavaleiros dos que estavam presentes, a fim de ir visitar a parte da Colônia que lhe faltava ver.

Seguiu Sua Majestade por caminhos abertos através de matas virgens e em que ainda há poucas colônias estabelecidas, mas onde se estão construindo muitas casas de madeira entre grandes derrubadas, sinal de que a Colônia não deixa de prosperar. As terras parecem ser excelentes.

No dia 31 de dezembro de 1860, pertenciam à Colônia 1.144 pessoas, as quais dividiam-se da seguinte maneira :

#### Quanto a nacionalidades :

Grão-Ducado de Hesse .....	335
Tirol .....	227
Holstein .....	155
Prússia .....	147
Baden .....	85
Outros países da Alemanha .....	90
Nascidos no mar .....	7
Ditos no Brasil .....	88

#### Quanto a idades :

De 77 a 61 anos .....	14
De 60 a 51 anos .....	38
De 50 a 41 anos .....	139
De 40 a 31 anos .....	214
De 30 a 21 anos .....	163
De 20 a 16 anos .....	99
De 15 a 11 anos .....	145
De 10 a 6 anos .....	165
De 5 a 1 ano .....	120
Menos de 1 ano .....	47

#### Quanto ao sexo :

Masculino .....	636
Feminino .....	508

Quanto ao estado :

Casados .....	464
Viúvos .....	29
Solteiros .....	651

Quanto à religião:

Católicos .....	641
Protestantes .....	503

Dêsses 1.144 colonos, estavam ausentes :

	famílias	solteiros
56 em Petrópolis, sendo .....	18	3
25 no Morro Velho, sendo .....	7	3
1 no Ouro Preto .....	—	1
57 fugidos sem se saber onde .....	10	19
—	—	—
139 colonos	35	26
—	—	—

Dos ausentes, quatro famílias e seis solteiros não haviam pago o que deviam à Colônia; 31 famílias e 20 solteiros tinham desaparecido sem saldar suas contas.

Os 1.005 colonos restantes residiam nas seguintes localidades:

	famílias	solteiros
Nas 43 casas que existem aos lados da estrada .....	50	22
Nas casas da Boa Vista .....	11	—
Em várias moradas da estação .....	6	4
Nas casas construídas pelo colonos nos seus prazos .....	130	6
Na estrada da Companhia desde o Juiz de Fora até a Serraria .....	13	26
	210	68

Durante o ano de 1860, falecerem 20 colonos, sendo 16 na Colônia e 4 ausentes; 13 homens e 10 mulheres; 21 solteiros e 2 casados; 14 protestantes e 9 católicos; 5 tinham menos de um ano, 3 um ano, 1 dois anos, 2 três anos, 2 sete anos, 2 doze anos, 1 quatorze anos e 4 de 41 a 46 anos.

No mesmo espaço de tempo nasceram 55 pessoas (inclusive três que vieram ao mundo já mortas e não vão por isso mencio-

nadas no número dos que faleceram), sendo 33 homens e 22 mulheres, 35 católicos e 9 protestantes, 54 filhos legítimos e 1 natural.

Tendo pois nascido vivos 52 indivíduos e sendo os óbitos 20, aumentou naquele ano a população da Colônia de 32 pessoas.

Houve 18 casamentos, sendo 11 protestantes e 7 católicos, 15 entre colonos solteiros, 1 de viúvo com solteira, e 2 de duas colonas com operários estranhos à Colônia, mas ao serviço da Companhia.

Os casamentos católicos foram celebrados pelo pároco da cidade do Paraibúna; os protestantes, na falta de pastor, pelo professor da escola, na presença da Diretoria da Companhia, e assinando os cônjuges com suas testemunhas um documento conveniente.

O estado sanitário conservou-se o mais favorável durante o ano de 1860.

Há na Colônia uma botica a cargo de um colono farmacêutico e o médico é o Dr. Romualdo C. M. de Miranda Ribeiro. Foram vacinadas tôdas ats crianças que precisavam dêste preservativo.

A Companhia fêz demarcar e pôr em hasta pública 200 prazos, dos quais vendeu 91 em 1860, e 90 em fevereiro dêste ano, ficando 19 sem comprador.

Dos 181 prazos tomados, 14 foram depois desamparados, sem prejuízo dos compradores, porque a Companhia cede as terras a crédito, com o prazo de quatro anos para o pagamento.

As 14 famílias que assim procederam foram justamente das que, logo que chegaram à Colônia, mais instaram pela entrega das terras que lhes haviam sido prometidas no contrato. Abandonando as terras, sem que para isso tivessem motivo plausível, passaram alguns a empregar-se nos trabalhos da estrada e outros fugiram.

Dos compradores, 136 já moram nos seus prazos; 31, que ainda estão construindo as habitações, que devem ocupar, acham-se alojados na estação e na Boa Vista.

Assim, estão empregados na cultura de seus prazos 130 famílias, e seis solteiros, distraindo-se dêsse serviço 80 homens, três mulheres e três menores que, estipendiados pela companhia, estiveram abrindo caminhos nas terras da Colônia.

Os mais colonos empregam-se da seguinte maneira: 48 na olaria, sendo 38 homens, quatro mulheres e seis rapazes; 85 nas oficinas da estação, sendo 60 operários e 25 serventes; 55 nos trabalhos de construção da estrada, cinco nos armazéns, três co carroceiros, 36 no serviço de particulares, e 28 operários que trabalham por sua conta.

Cultivam os colonos milho, feijão, arroz, batata doce e inglesa, mandioca, inhame e fumo; têm aves e porcos, e os mais inteligentes plantam capim para criação de gado.

Forneceu a Companhia aos colonos em 1860, de gêneros do país .....	64:886\$300
Gêneros importados .....	26:482\$027
	<hr/> 91:368\$327 <hr/>

Durante o mesmo prazo ganharam os colonos, de jornais e trabalhos de preitada :

Operários das oficinas .....	62:493\$984
Trabalhadores na estrada da Companhia ..	43:668\$510
Ditos nos caminhos da Colônia e medição de suas terras .....	13:879\$865
Ditos nos armazéns da Colônia, etc. ....	6:788\$120
	<hr/>
Pagos pela Companhia .....	126:830\$479
Ditos por particulares .....	2:706\$325
	<hr/> 129:536\$804 <hr/>

Além disto, alguns colonos mais laboriosos forneceram de suas sobras produtos no valor de 2:500\$000.

O estado da dívida dos colonos à Companhia é este :

Importaram as despesas de passagens e tra- tamento até a Colônia em .....	158:323\$856
Já pagaram .....	32:355\$060
	<hr/>
Restam .....	125:968\$796
Valor dos terrenos, que ainda não está ven- cido e sua demarcação .....	81:042\$000
	<hr/> 207:010\$796 <hr/>
Gêneros .....	63:795\$859
	<hr/>
Total da dívida .....	270:806\$655 <hr/>

Entra neste cômputo o valor dos gêneros em ser no armazém onde os colonos se abastecem, e o custo da construção de 5.900 braças correntes de caminhos coloniais de primeira classe e 988 de segunda classe, além de 400 braças de picadas feitas de empreitada pelos colonos em suas respectivas testadas.

A administração da Companhia tem em vista montar uma escola de agricultura no Juiz de Fora, e é de necessidade que mande contratar na Europa um pastor protestante, assim como um padre católico que melhor desempenhe os seus deveres do que o actual.

Tem sido em geral satisfatório o comportamento dos colonos que se occupam com zêlo na cultura de seus prazos e serviços da Companhia.

Em outubro do ano passado alguns Tirolezes, embaídos por promessas de minas auríferas, foram para o Morro Velho; mas em fevereiro último regressaram quase todos, maldizendo os sedutores e tendo exaurido o pecúlio que levaram. Hoje estão contentes e entregues de novo ao trabalho.

No mês de dezembro apresentou-se ali o ex-ministro da Prússia, que pôs em conflagração parte da Colônia, que nada deviam à Companhia e que, debaixo de sua proteção, podiam ir-se embora para onde quisessem.

O resultado foi irem alguns parar na cadeia da cidade do Paraibuna, fato que pela primeira vez se deu; tais foram as desordens que tentaram praticar no escritório da Companhia.

A maioria da Colônia, porém, conservou-se fiel ao seu dever, não obstante o mau procedimento daquelle diplomata.

Mas é preciso prosseguir na narração do passeio da Família Imperial. A excursão do Imperador durou cêrca de duas horas.

No entanto, Suas Majestades a Imperatriz e Suas Altezas percorreram o bosque, e visitaram a cascatinha e seus encantadores arredores, ao som da música que não cessou de tocar.

Um dos episódios mais agradáveis dêste passeio foi o cêro dos Tirolezes metidos no mato, ao qual respondia — fazendo eco — a banda de música colocada na estrada.

Voltando o Imperador, demorou-se ainda algum tempo a gozar de tão linda festa. O concurso era grande, pois que desde que naquele lugar estava a Família Imperial não haviam cessado de chegar pessoas que afluíam de todos os lados.

Às duas horas e meia partiram Suas Majestades e Altezas, acompanhados por mais de duzentos cavaleiros, depois de terem-se demorado quatro horas naquele sítio encantador, que ficou sendo denominado Bosque da Imperatriz, e onde em alguma das mais frondosas árvores ali existentes será convenientemente gravada uma inscrição que recorde o passeio imperial.

Ao chegar à margem do ribeirão da cascata separou-se a comitiva em dois grupos.

Sua Majestade a Imperatriz ficou com Suas Altezas e pessoas de seu séquito.

O Imperador seguiu com grande número de cavaleiros, por caminho que não admite carros, a fim de ir a uma pedra notável por sua elevação e vista que de lá se desfrutava.

Às três horas e um quarto chegou Sua Majestade àquele ponto.

No cume da montanha achava-se levantado um pavilhão otógono, cujas colunas eram altas palmeiras ligadas por arcos de folhagem e festões de flôres naturais. Os encontros dos arcos estavam cobertos por plantas parasitas.

No centro dêsse pavilhão fôra erguido um mastro mais alto do que as palmeiras no cimo do qual tremulava a bandeira auri-verde da terra de Santa Cruz. A base do mastro estava circulada de assentos.

À borda da esplanada e como indicando que mais adiante se não pode chegar sem risco de cair no despenhadeiro de 500 pés de altura, que deita para o lado da cidade, mas donde todavia se deixam os bravos caçadores tirolezes escorregar até ganhar a base da montanha, existiam vários postes com bandeiras de diversas nações.

Dêste lugar, ponto culminante da serra do Juiz de Fora, elevado 2.500 pés ingleses acima do nível do mar, goza-se do panorama o mais delicioso.

A voo de pássaro, a quinhentos pés de elevação, vê-se a cidade do Paraibuna em todo o seu desenvolvimento e sítios circunvizinhos.

Daí se vê também terras nas Províncias de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, e de grande número de seus Municípios.

Olhando para o NO. depara-se com a serra da Ibitipoca, coroada pelo seu bem conhecido Pião; e voltando para o S., vão-se descobrindo sucessivamente e mais ou menos distantes mas sempre fechando o horizonte com uma barreira de rochedos, as serras Negra, do Rio do Peixe, do Tiguá, dos Órgãos, do Taquaril, da Piedade, até a baixada do rio da Pomba, que fica a E.; e quando se tem percorrido com a vista esta não interrompida série de cordilheiras, acha-se o observador precisamente com as costas voltadas para o lado por onde começara tal inspeção.

O Imperador, tomando o seu álbum e o lápis, sentou-se e desenhou os contornos dos pontos mais salientes e notáveis que avistava, e dos quais achava-se a cavaleiro.

Ao pé de Sua Majestade estava uma mesa de madeira coberta de papel, em que se via desenhada a rosa dos ventos, tendo

a rosa indicado os rumos do Ouro Preto, Queluz, Barbacena, São João del-Rei, Valença, Vassouras, Mangaratiba, Fazenda de Santa Cruz, Rio de Janeiro, Niterói, Petrópolis, Cabo Frio, Nova Friburgo, Mar de Espanha, Cantagalo, Campos, Ubá, etc.

Olhando dali para o S., um pouco a S.E. vê-se a pedra do Paraibuna. Muito além, no mesmo rumo, a serra do Taquaril. Nesta direção estão a Côrte e a capital da Província do Rio de Janeiro.

Junto daquela mesa muitos olhos procuraram logo a direção que lhes era indicada pelo coração e por momentos, alguns dos circunstantes, esquecidos do espetáculo deslumbrante a que assistiam, não cuidaram senão de lançar as vistas para o lado onde tinham tudo quanto lhes era mais caro, como que querendo ler no horizonte o que então ali se passava.

O Imperador, tomando o óculo, procurou reconhecer se a grande proximidade do cometa causara alguma alteração no disco do sol; mas, nada observando, passou o instrumento ao Sr. Tenente-Coronel Halfeld, que também não encontrou coisa que mereça menção.

Era tempo de deixar aquêlê lugar encantador, que recebeu do Sr. Comendador Ferreira Laje a denominação de — Alto do Imperador. Às quatro horas e meia deu S. Majestade o sinal de partida, e todos o seguiram.

Entretanto havia S. Majestade a Imperatriz adiantado-se do sítio onde ficara, indo parar no ponto em que se descortina o vale do Juiz de Fora, que dali oferece também o mais lindo panorama, realçado pela vista da estação da Companhia e da quinta, jardim e castelo do Sr. Comendador Ferreira Laje.

As Augustas Princesas, acompanhadas de suas damas e das interessantes filhas do Sr. Conselheiro L. A. Barbosa, foram passear na floresta e apanhando alguns ramos sêcos de árvores formaram uma pira que fizeram arder.

Reunida a Família Imperial, seguiu com a sua numerosa comitiva para o Juiz de Fora, onde chegou às cinco horas e meia da tarde.

O Imperador e os que tiveram a honra de acompanhar a Sua Majestade haviam percorrido a cavalo, naquele dia, mais de oito léguas.

Pelas sete horas da noite vieram os Tirolezes e outros colonos alemães agradecer a visita feita à Colônia por Suas Majestades e Altezas Imperiais.

Era uma procissão à moda da Alemanha, de mais de duzentas pessoas, com fachos. Subiria êsse número a seiscentas, se

as grandes distâncias em que estão os pontos extremos da Colônia não impedisse os colonos de chegar a Juiz de Fora, a tempo para tomar parte naquela demonstração de sua gratidão.

Dirigiram-se ao Paço Imperial, que rodearam; e chegando as Augustas Pessoas às janelas, foram recebidas com vivíssimas e repetidas aclamações.

Seguiu a procissão pela alameda que fica na retaguarda daquela residência e desapareceu.

Pouco depois, e como que por encanto, surgiu no alto da colina um mar de fogo, que em ondas agitadas quebrava-se contra as bases do Castelo.

Era a procissão dos colonos que, tendo passado por trás da montanha, rodeava o Castelo meneando os fachos.

Em breve via-se a coluna cortada por uma serpente de fogo, que, ondulando caprichosamente em todos os sentidos, atravessou o jardim sempre em linha sinuosa, passou as pontes, os arcos, foi além do coreto, formando afinal um círculo em frente da residência do Sr. Ministro da Justiça.

Deu então o Diretor da Colônia, o incansável Sr. Kufa, um viva — «ao Augusto protetor da nossa colônia!» — entusiasticamente repetido por todos os colonos, que atiraram ao ar os fachos, formando com êles uma fogueira, que para logo se consumiu.

Dividiram-se os Tirolezes e mais alemães em grupos; espalharam-se pelo jardim, às margens do lago e colina, e ecoaram por todos os arredores os cantos nacionais daquela gente, nos quais há muita melodia.

Pelas nove horas, antes de retirarem-se os colonos para suas montanhas, formaram nova procissão de fachos e dirigiram-se à casa do Sr. Comendador Ferreira Laje, que vitoriam bradando repetidas vêzes, — «Viva o nosso verdadeiro amigo! Viva a sua família!»

A iluminação geral da estação, quinta, jardins e castelo repetiu-se esta noite tão brilhantemente como na primeira. A música da Colônia tocou quase que sem interrupção no coreto e grande foi o concurso do povo, que se conservou reunido até muito tarde.

#### VI — VISITA ÀS OFICINAS DA ESTAÇÃO — PASSEIO À COLÔNIA — INSPEÇÃO DA SUA ESCOLA

Quarta-feira (26) saíram SS. Majestades e Altezas, pelas dez horas da manhã, a pé, a fim de visitar as oficinas da Com-

panhias na estação de Juiz de Fora, que estavam tôdas em pleno trabalho.

As Augustas Pessoas examinaram as oficinas de serralheiros, marceneiros, carpinteiros de carroças, ferreiros, correeiros, torneiros e carpinteiros de machado, que ocupam, reunidas, mais de 150 operários livres, e para cima de 100 aprendizes e serventes.

Cada uma delas está em edifício separado: algumas são mui vastas, como a de carroceiros e a de ferreiros, tendo esta quatro forjas a trabalhar e a quinta a montar-se.

Foram depois percorridos os diversos armazéns de depósito das matérias primas necessárias em tôdas aquelas oficinas. No imenso armazém de ferro apresentaram ao Imperador ferro mineiro, proveniente de Itabira de Mato Dentro e de excelente qualidade.

Em seguida, foram SS. Majestades e Altezas à casa dos moinhos, que são dois e fornecem cem alqueires de fubá de milho em vinte e quatro horas. Passaram daí para serraria, onde trabalham até treze serras, sendo cinco circulares e oito direitas, que podem desdobrar madeiras que não meçam mais de cinquenta palmos de comprimento.

O motor dos moinhos, serra, tornos, etc., das oficinas é o ribeirão da Cascata. Devidamente encanado, cai em uma turbina de ferro e faz girar o eixo que dá um movimento geral.

Na proximidade destes lugares estão em construção os edificios da estação de Juiz de Fora, que se acham com as paredes acima dos alicerces, existindo aparelhada tôda a madeira e prontos todos os materiais precisos para levantá-los.

As estrebarias servirão para acomodar duzentos animais.

Os armazéns e depósitos de café do interior e de gêneros de retôrno, casas para a administração e empregados, estão em harmonia com a grande importância desta estação.

Para ela têm de convergir importantes ramais.

À direita da estrada se está construindo um caminho para o Rio Novo (ponte do Campelo), na distância de sete léguas, com a declividade máxima de 5 %, e curvas nunca menores de 20 metros de raio, de maneira que se presta facilmente ao trânsito de carroças e pode no futuro ser empedrado o seu leito, tornando-se permanente as obras de arte.

A obra deste ramal, aberta na direção dos ricos Municípios do Pomba, Mar de Espanha e Ubá, parte dos quais já está prestando serviços, teve um auxilio de trinta contos de réis, dado pela Província de Minas Gerais.

À esquerda da estrada se está também construindo um caminho para o rio do Peixe, passando pela Colônia de Pedro II, na distância de duas léguas e meia. Está pronto na extensão de seis quilômetros e tem, dentro dos limites da Colônia, quatro quilômetros em construção, sendo os três quilômetros restantes abertos nos terrenos da fazenda vizinha.

Prolongado este ramal na extensão de mais légua e meia além do rio do Peixe, dará saída aos produtos da freguesia de São Francisco, que conta grandes fazendas de café.

Às onze horas entraram SS. Majestades e Altezas na sua caleça e tomaram o caminho da Olaria, seguidas por algumas diligências que levavam a sua comitiva.

Tem a olaria quatro fornos, sendo um de capacidade para oitenta mil tijolos ou telhas, outro para sessenta mil e dois de vinte mil cada um.

O barro empregado na fabricação do tijolo e telha é de duas qualidades: vermelho e branco (tabatinga).

Os amassadores são cinco. Três no chão, constando de bacias circulares, dentro das quais giram grandes rodas tocadas cada uma por três bêstas; e dois são cilindros de ferro em que se introduz o barro, sendo cada um movido por dois animais.

O tijolo é feito por máquinas ou a mão.

A máquina, empregando quatro pessoas, apronta por dia três mil tijolos, perfeitamente acabados e crivados no sentido transversal, conservando os crivos depois de cozidos.

Os tijolos assim traspassados de furos oferecem a vantagem de secar mais depressa, prestam-se melhor à aderência da argamassa ou cimento que os liga e são em certas condições aplicáveis à «drainage», tão vantajosamente usada na Europa para melhorar terrenos destinados à agricultura.

O tijolo feito a mão é menor e não crivado; mas a sua fabricação é mais rápida.

Um oficial perito, com dois aprendizes ou serventes, apronta dois mil e quinhentos em 10 horas de trabalho.

Na presença da Família Imperial, chegou este homem destro a fazer sete tijolos no espaço de um minuto, o que elevaria a sua tarefa a quatro mil e duzentos em dez horas, se coubesse nas forças humanas prolongar por tanto tempo tão violento serviço.

Tem este oficial diante de si uma tina com água, em que molha as fôrmas à medida que vai se servindo delas.

Assenta depois a fôrma sobre a mesa; com as mãos enche-a de barro amassado, que tem a seu lado; passa-lhe por cima uma

régua, e entrega-a ao servente. Êste vai depositar o tijolo sôbre areia, e, levantando a fôrma, vem pô-la ao lado do fabricante.

Ora, como enquanto o servente leva um tijolo o oficial faz dois, segue-se que não pode passar sem dois serventes. Isto dá idéia da rapidez de semelhante trabalho.

O tijolo assim feito pode dispensar qualquer aperfeiçoamento. Ê, porém, submetido, assim que enxuga, a um processo que o torna tão perfeito como se fôsse fabricado por máquina, isto é, passa pela prensa.

Nesta prensa, que ocupa quatro homens, o sistema do trabalho é êste: o oficial, tendo a seu lado uma porção de tijolos, toma um dêles e mete-o em fôrma de madeira, que coloca na prensa, abaixando logo uma peça que prende a fôrma; ao mesmo tempo, um servente põe em movimento a alavanca da prensa, comprime assim instantâneamente o tijolo e faz elevar uma bânscula que, levantada a peça de compressão, o trás acima. O oficial, no ato de tirar daí o tijolo, carrega em um pedal, e a bânscula desce de pronto, para dar lugar a entrar na prensa nova fôrma com outro tijolo.

Ê êste maquinismo tão simples que apronta três mil tijolos por dia; de maneira que seis dias de trabalho de um só oleiro dão que fazer cinco dias a cada prensa.

Parte do tijolo assim preparado ainda passa por outro processo, antes de ser cozido. Alguns officiais o recebem logo que está enxuto, metem-no em fôrmas de madeiras recortadas por diversos moldes e o vão cortando com instrumento de ferro ou aço. Ê com o tijolo assim recortado que são feitas as cimalthas e portadas dos lindos edificios que a Companhia tem mandado construir em quase tôdas as suas estações.

Pelo que fica dito vê-se que as máquinas aqui empregadas na fabricação do tijolo não são talvez das mais modernas conhecidas na Europa; têm, porém, um grande merecimento; são muito baratas, não têm nada de complicadas, podem ser usadas em quaisquer olarias, e dão resultados mui vantajosos.

A fábrica de telha está a pouca distância da de tijolo. A que aí se faz é do sistema alemão, e de duas qualidades: uma chata como qualquer pedaço de tábua, com um dente na parte inferior, que a prende nas ripas; outra, alguma coisa curva, com um rebordo, de lado, que sobrepõe.

Um official com dois serventes fabrica em dez horas 1.000 das primeiras, que se vendem no lugar por 40\$000, ou 500 das outras, que são preferíveis, e preferidas mesmo a 80\$000 cada milheiro.

Aí perto está a residência da família do Engenheiro Koeller; é uma linda casa, de gosto alemão como quase todas as construídas pela Companhia. A frente é de almofadas de rebôco de barro rústico, conservando a côr natural, e do mais agradável efeito.

Seria meio-dia quando a família imperial seguiu para a escola da Colônia, que começou a trabalhar apenas em janeiro d'êste ano.

A casa é dividida em dois grandes compartimentos, a fim de separar a classe elementar da que se compõe dos alunos mais adiantados nas matérias do ensino primário.

Estão matriculados na escola 124 alunos, sendo 64 do sexo masculino e 60 do feminino, os quais se subdividem desta maneira: 66 na classe elementar (46 do sexo masculino e 20 do feminino), e 58 na outra classe (18 do sexo masculino e 40 do sexo feminino).

Há dois professores, um protestante e outro católico, sendo êste casado e sua mulher incumbida do ensino de primeiras letras e de trabalhos de agulha às meninas.

São todos alemães e já conhecidos no país, pois que o protestante pertenceu à Colônia da Independência, e os católicos exerceram o magistério em Petrópolis, por mais de dois anos. Os vencimentos daquelle são de 600\$000 e os dêstes reunidos de 1:500\$000.

O Imperador examinou primeiramente, na segunda classe, os alunos mais adiantados de ambos os sexos, em leitura de alemão e português, nas quatro operações simples de aritmética, e viu as suas escritas.

Passou depois à classe elementar, onde o estudo consta das primeiras letras, e aí examinou também alguns alunos dos dois sexos.

À uma hora e meia da tarde retiraram-se Suas Majestades e Altezas, entoando os meninos e meninas da segunda classe um cântico em alemão.

Nesse ato ofereceu a professora às Augusta Princesas as primícias dos trabalhos de agulha de suas discípulas mais adiantadas, constando de objetos de crochê e de malha de lã.

Sua Majestade a Imperatriz e Suas Altezas recolheram-se em seguida ao Paço Imperial. O Imperador foi ainda ver o cemitério da estação, onde estão dois túmulos de pessoas bem caras ao Sr. Comendador Ferreira Laje — o de sua avó e o de sua filhinha primogênita.

Neste dia, como em todos os precedentes, continuou o Imperador a mandar dar numerosas esmolos, entre as quais 500\$000

para a Matriz do Chapéu Duvas e 300\$000 para serem distribuídos por alguns colonos pobres.

Tendo as Augustas Princesas manifestado grande desejo de ir ao Alto do Imperador, onde não podia chegar a caleça, fez o Sr. Comendador Ferreira Laje aprontar a condução em três liteiras, carregada cada uma por duas mulas.

Assim transportadas, partiram Sua Majestade a Imperatriz e Suas Altezas, pelas três horas e meia da tarde, com a sua comitiva e foram gozar do magnífico espetáculo que daquele elevado ponto se desfrutava, e donde regressaram com mais de duas horas de ausência.

Das quatro horas até depois que anoiteceu, esteve Sua Majestade o Imperador em conferência com o Sr. Ministro da Justiça e o Sr. Comendador Ferreira Laje, acêrca dos negócios da Companhia União e Indústria, sendo também chamado o Diretor da Colônia, quando foi questão do estado desta.

À noite, receberam Suas Majestades e Altezas grande número de senhoras e cavalheiros que foram apresentar respeitosa despedida às Augustas Pessoas.

Os alunos do Colégio Roussin cumpriram o mesmo dever, cantando nessa ocasião uma canção apropriada.

A iluminação repetiu-se, mais brilhante do que nunca. Tendo sido na primeira e segunda noites apenas de cinco mil luzes, nesta constava de cêrca de treze mil.

Desde a olaria até as casas de residência dos empregados da Companhia, desde a serraria até o Paço Imperial, em uma área de extraordinária extensão, oficinas, armazéns, estação, arcos, quinta, jardim, lago, pontes, colina e castelo, estava tudo iluminado «a giorno».

Na retaguarda do castelo dois renques de postes, ligados por festões iluminados, estendiam-se em linha reta por todo o dorso da colina, tendo no centro um grande pavilhão circular e na extremidade outro ainda maior, formados por colunas, cobertas de luzes, com elevados mastros no meio de cada um, de que pendiam festões também iluminados, que vinham ter às colunas, formando um todo muito agradável.

A música tocou no coreto até mui tarde, e a custo se dispersou a multidão, que não podia de bom grado arrancar-se dos sítios em que tanto gozara.

## VII — REGRESSO PARA PETRÓPOLIS

Às cinco horas da manhã do dia 27 achavam-se no pátio da estação as cinco diligências com o séquito de Suas Majestades e

Altezas, e convidados da Diretoria da Companhia União e Indústria.

Um quarto de hora depois seguiu a caleça com as Augustas Pessoas e as diligências partiram.

Daí a 40 minutos estavam na ponte Americana, às 7 horas menos 5 minutos chegavam a Matias Barbosa, às 8 horas ao Duque, às 9 horas menos 2 minutos à estação de Paraibuna, demorando-se em tôdas estas estações.

Neste ponto passa a estrada sôbre uma báscula disposta para pesar qualquer carga, desde 25 libras até cinco toneladas.

Colocada sôbre a báscula a diligência Mazeppa — nº 1 — só com o cocheiro na almofada e as malas dos passageiros, saindo êstes e tiradas as parelhas verificou-se na balança, que está em uma casinha ao lado, ser o pêso total 2.950 libras.

Em Petrópolis tem a Companhia outra báscula igual.

Depois de descansarem alguns minutos seguiram viagem as Augustas Pessoas e às 10 1/2 achavam-se na estação da Serraria, onde não se apearam, e sim um pouco mais adiante na fazenda da Cachoeira Grande, propriedade do Sr. Major Antônio José Barbosa de Andrade, filho do Sr. Barão de Piabanha, e onde a Família Imperial, a convite do Sr. Barão, tinha de demorar-se para almoçar.

Suas Majestades e Altezas foram aí recebidas com entusiasmo pela família de S. Ex<sup>a</sup> assim como pelo Sr. Dr. José Caetano de Andrade Pinto, Juiz de Direito da Comarca, e outras pessoas dos arredores.

Foi em seguida servido o almoço, verdadeiro banquete, no qual tomaram ativa parte, com a boa disposição que traziam, as pessoas que ocupavam as diligências.

A êste propósito notou-se uma coisa em todo o passeio: que não se podia estar sentado a uma boa mesa sem ter que entender com o Bras! Banquete na chegada ao Juiz de Fora: Bras! Outro na cidade de Paraibuna, em casa do Sr. Comendador Vale Amado: Bras! almoço no Bosque da Imperatriz: Bras! outro na fazenda da Cachoeira Grande: Bras! Sempre o Bras! Se não há mais Brases na terra, o homem tem o privilégio da ubiqüidade, ou viaja em balão aerostático!

Durante o almoço, a banda de música da fazenda do Senhor Barão do Piabanha tocou no pátio variadas peças.

O Sr. Major Barbosa de Andrade apresentou ao Imperador amostras de excelente pedra calcárea, extraídas de duas grandes pedreiras que tem em sua fazenda; bem como outras amostras da

mesma pedra, depois de queimada e reduzida a cal; e foi Sua Majestade ver o forno em que êsse processo é feito.

Às onze horas e vinte minutos partiram os Augustos Viajantes e foram chegar à estação de Entre Rios cinco minutos depois do meio-dia, onde se demoraram algum tempo, de sorte que não alcançaram a ponte do Paraibuna senão ao meio-dia e trinta e cinco minutos. Aí demoraram dez minutos.

Dêste ponto em diante sobe-se constantemente até Petrópolis. A declividade da estrada, porém, é tão doce que ninguém se apercebe que está subindo. Bem longe disso, a apreensão geral é que se está descendo. Debalde se vê o Piabanha correr em sentido oposto àquele que se segue, formando a cada passo, em suas quedas, numerosas cachoeiras, prova evidente de que se está subindo: não se acredita no que os olhos, desviando-se assim para o lado, estão denunciando; logo que se torna a olhar para a frente, todos são capazes de apostar quanto possuem que naquele momento desce-se, não se sobe.

É uma ilusão de ótica que dura até o fim da viagem, e ninguém se convence que é ilusão senão quando, em alguma grande volta, olha para trás e vê muito além algum carro ou cavaleiro em altura tão inferior que torna bem sensível à vista a rampa que se está percorrendo.

Partindo da ponte do Paraíba três quartos de hora depois do meio dia, foram Suas Majestades e Altezas chegar à estação de Luís Gomes à 1 hora e meia da tarde, à da Julioca às 2 horas e 40 minutos, à da Posse às 4 horas e 10 minutos, à de Pedro do Rio, às 5 horas e meia, e à dos Correias às 6 horas e 53 minutos.

Pouco antes de alcançar esta estação, encontrou a comitiva imperial a diligência que seguia de Petrópolis para a Posse, cruzando-se os dois trens, apesar de ser noite, perfeitamente bem, como já havia acontecido no caminho, por mais de uma vez, por ocasião de seguirem em sentido oposto algumas das grandes carroças da Companhia.

A demora nos Correias foi cêrca de um quarto de hora; de sorte que às 8 horas em ponto apeavam-se Suas Majestades e Altezas à porta do Palácio de Petrópolis.

A volta foi feita em mais tempo do que a ida. Entre a partida de Juiz de Fora e a chegada a Petrópolis mediarão quatorze horas e 45 minutos, sendo dez horas e 33 minutos de viagem seguida, e quatro horas e doze minutos de demoras em diferentes lugares.

Resulta daqui que o têrmo média geral da velocidade, na volta, foi, pouco mais ou menos, de quatro minutos e 23 segundos

por quilômetro, ou 26 minutos e 20 segundos por légua. A grande diferença pois, resultou de serem muito maiores as paradas do que na ida.

Na estação de Petrópolis, defronte do Hotel Inglês, deu-se o sinal da debandada. Cada qual procurou então o seu pouso, na expectativa de voltar no dia seguinte para a Côrte, e pensando já no prazer com que receberá em tempo o lindo álbum, formado de vistas fotografadas dos mais belos quadros da nossa excursão, que durante todo o festejo foram sendo tiradas por um hábil artista expressamente mandado (pois que nada devia faltar) para tal fim ao Juiz de Fora; álbum êsse que nossos companheiros de viagem não percorrerão sem experimentar agradáveis recordações; e na primeira página do qual nenhum deixará por certo de colocar o magnífico retrato do Sr. Comendador Ferreira Laje, que um seu dedicado amigo mandou litografar, e com que nos mimoseou.

Ao terminar esta tôska notícia da viagem imperial, repetirei as seguintes palavras, que de Petrópolis escrevi, no dia 28, ao *Jornal do Comércio* :

«Suas Majestades e Altezas gozaram perfeita saúde durante tôda a excursão e mostraram-se constantemente satisfeitas com o respeitoso e entusiástico recebimento que por tôda a parte tiveram, tanto na ida como na volta.

«Como de costume, a inexaurível caridade do Monarca não cessou de manifestar-se sempre que foi solicitada, e mesmo quando o não foi, em todos os pontos em que descansou na ida e na volta. Calculamos em mais de 10:000\$000 as esmolas que com mão larga o Imperador distribuiu por onde passou.

«Durante uma excursão de cinco dias não houve o mais pequeno desastre de que fôsse vítima qualquer das pessoas que acompanharam a Suas Majestades e Altezas. O tempo conservou-se sempre sereno, os dias magníficos, as noites de bellissimo luar.

«Parece que a própria natureza se esmerou em tornar completamente esplêndida uma das mais lindas festas que o Brasil tem visto».

## CAPÍTULO XVI

### DOS «ANAIIS DO PARLAMENTO BRASILEIRO» — CÂMARA DOS DEPUTADOS

SESSÃO DE 1864 (5 DE MARÇO)

Contrato para transferência ao Govêrno da Estrada de Rodagem União e Indústria.

Lê-se, e vai a imprimir para entrar na ordem dos trabalhos, o seguinte Parecer :

«A Comissão do Comércio, Indústria e Artes, tendo examinado atentamente o contrato publicado com o Decreto do Poder Executivo nº 2.201, de 2 de dezembro último, que à mesma Comissão foi remetido, vem submeter à Câmara dos Srs. Deputados o seu relatório e parecer a tal respeito.

«O Decreto mencionado procurou decidir a questão, pendente do corpo legislativo, sôbre a Companhia União e Indústria e como, se fôr êle aprovado, aumentam-se os encargos do tesouro público e transforma-se uma empresa particular em empresa do Estado, a Comissão não pode recusar-se à narrativa da origem e desenvolvimento da Companhia supradita, e dos favores que em tôdas as épocas lhe concederam liberalmente os Governos Geral e Provinciais».

#### I — HISTÓRIA DA COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA

«A Companhia União e Indústria, incorporada por Decreto de 7 de agosto de 1852, propunha-se realizar um vasto projeto de vias de comunicação. Tomando por base e limite da estrada, na Província do Rio de Janeiro, o vale do Paraíba, imaginou-se nessa época uma grande estrada de rodagem que, internando-se pelo coração da Província de Minas Gerais, fôsse ter ao São Francisco e ligasse um dia as populações do vale dêste rio ao

mercado central, donde também se figuravam, partindo para as margens do Paraíba, as locomotivas de uma estrada de ferro. Se o plano não recomenda a prudência dos promotores da empresa, não acusa pelo menos acanhamento de concepção. Assentava numa aspiração patriótica; mas tão pouco refletida que se fixavam 5.000:000\$ para o capital de uma Empresa que havia de construir, segundo calcula-se, cerca de 150 léguas de estrada de rodagem. Na verdade, conforme o plano do decreto, a estrada teria duas linhas: uma até a barra do rio das Velhas, passando por Barbacena, com um ramal a S. João del-Rei; a outra pelo Município de Mar de Espanha, em direção a Ouro Preto.

«Não sabe a Comissão que estudos prévios e explorações se fizeram para autorizar as esperanças ingênuas reveladas pelo contrato de 1852; mas notará de passagem que, por esse plano, renovado ainda em 1857, contava-se não empregar na estrada mais do que 33:333\$ próximamente por cada uma das 150 léguas projetadas, enquanto que hoje verifica-se ter-se gasto uma quantia de 11 ou 15 vezes maior por cada uma das 24 léguas, únicas efetivamente construídas. Não é só isto o que revela o cuidado com que se procurou desenhar o pensamento da Empresa e com que se evitou exigir logo no começo favores do Estado. No contrato de 1852 não se concedeu garantia de juros, nem outro considerável sacrificio do Tesouro; os favores estipulados foram: 1.º, cessão dos terrenos de domínio público, necessários para o leito da estrada e acessórios; 2.º, privilégio por 50 anos para transporte em carros e diligências; 3.º, idem para só a respectiva Companhia servir-se de igual transporte dentro de uma zona de cinco léguas para cada lado; 4.º, isenção de direitos de consumo para as máquinas, instrumentos e materiais que importasse; 5.º, isenção das taxas de passagem nas estradas que construísse.

«Por sua parte, o Governo da Província de Minas Gerais, correu em auxilio da Empresa nascente: começou por ceder-lhe o uso da estrada provincial do Paraibuna, entre este rio e a cidade de Barbacena, permitindo-lhe a cobrança de taxas de passagem (contrato de 31 de janeiro de 1853). Aceitando o auxilio, a Companhia União e Indústria comprometeu-se a preparar a mesma estrada para o trânsito das diligências, e a restituir aos cofres provinciais a quantia de 18:000\$ anualmente, como indenização das taxas de barreiras que ela arrecadava. Mas é de notar que, por lei de 11 de maio de 1854, a Assembléia Provincial, deferindo a uma súplica da empresa, teve por acertado revelá-la desta última obrigação durante os anos de 1854, 1855 e 1856, permitindo-lhe, de 1857 por diante, haver metade do produto das mencionadas

taxas, deduzidas as despesas de arrecadação. Resulta disto que a Companhia começou a usufruir uma extensa linha de comunicações, que não construíra, e para cuja conservação concorria a Província de Minas com a metade do produto das respectivas barreiras.

«Enquanto projetava-se internar a estrada de rodagem pelo vale do Paraibuna, começou-se a agitar nesta Côrte a idéia fascinadora de estender essa linha interna de comunicações em demanda do mercado central do Rio de Janeiro. Fôra êsse, na verdade, o pensamento do Decreto de incorporação de 7 de agôsto de 1852, mas ao menos aí não se prescrevia a direção dêsse prolongamento, que aliás era apontado com atenção à grande estrada de ferro de D. Pedro II, nessa época decretada e expressamente indicada no texto daquele ato.

«Mas não se quis aguardar a época, mais ou menos remota, em que as locomotivas da Companhia de D. Pedro II, desfilando pelas encostas da serra do Mar, deviam aproximar-se da estrada União e Indústria, e convertê-la em seu valioso e utilíssimo tributário. A sofreguidão dominou os espíritos, a facilidade com que se incorporara a Empresa exerceu de novo a sua influência fatal; e, graças às esperanças que cercaram no berço a primeira estrada de ferro inaugurada no Brasil (de Mauá à serra da Estrêla), a Companhia União e Indústria pôde ver adotado o êrro deplorável do prolongamento da sua estrada do Paraíba, aonde terminava, segundo o plano de 1852, ao cimo daquela serra, em Petrópolis. A Lei da Província do Rio de Janeiro, de 25 de outubro de 1854, com efeito, garantiu o juro de 5% aos capitais da companhia que isso empreendesse, ao que ajuntou-se, por Lei da Assemblêia Geral, de 12 de setembro de 1855, a garantia adicional de 2%; sendo que a 19 de março de 1856, firmou o Presidente do Rio de Janeiro contrato com o Diretor da Companhia União e Indústria, para êsse fim.

“Porém, já a êsse tempo a Companhia União e Indústria achava-se, com os seus novos compromissos, enleada em graves embaraços. Fôsse desânimo prematuro dos empresários, fôsse providência demasiado cautelosa, o que é certo é que a administração da Empresa não foi procurar os capitais precisos para as obras novamente contratadas, nas mãos dos acionistas: não exigiu dêles que realizassem primeiro todo o capital (que jamais completou); ao contrário, dirigiu-se ainda uma vez ao Estado, requerendo que lhe garantisse um empréstimo até 2.000:000\$; o que na verdade foi autorizado por Lei da Assemblêia Geral, de 26 de setembro de 1855, concedendo-se a garantia de 2%, a que se reu-

niu a de 5% do Govêrno central na generosidade dêste novo auxílio (contrato de 19 de março de 1856).

«Ainda fêz mais o Govêrno da dita Província: para se começarem desde logo as obras do mencionado prolongamento, abriu à Companhia um crédito de 1.000:000\$, podendo ela sacar letras sôbre a tesouraria respectiva.

«E o pagamento dêsses mil contos poderia efetuar-se, diz o contrato, dentro em quatro anos! Ao mesmo tempo, aí se diz que a garantia de 5% sôbre os capitais imobilizados, por que se responsabilizara a Província, verificar-se-ia até a soma de três mil contos, que parece orçada para o prolongamento em questão. Esse mesmo contrato cedia à Emprêsa a conservação da estrada provincial praticada na serra da Estrêla, permitindo-lhe aí a cobrança de taxas de passagens; e com isso completava-se o pensamento da ligação da estrada de ferro Mauá à estrada de rodagem União e Indústria.

«Isto fazia-se em 1856 e já nessa época grandes esforços se estavam empenhando no prosseguimento dos trabalhos da estrada de ferro de D. Pedro II, que, destinada a transpor a cordilheira do Mar em demanda do vale do Paraíba, havia em breve ferir de esterilidade a estrada de rodagem aquêr dêsse rio, na qual se iam imobilizar três mil contos de réis, com as garantias anuais de juros de 7%.

«Transformada em ramal da estrada Mauá, quando se lhe construía paralela, e com vastos designios, a grande estrada de ferro do Sul do Império, à Companhia União e Indústria poderia caber êxito menos funesto se todos os seus trabalhos, ao menos aquêr de Paraíba, tivessem o caráter de provisórios e fôssem tão leves como os accidentes do terreno e a natureza do transporte permitissem. Ao contrário lançaram-se os fundamentos das pontes monumentais e rasgaram-se os leitos para os profundos alicerces das estações-palácios.

«Entretanto, em 1856 a Assemblêia Legislativa de Minas, garantindo também juros de 5% sôbre mais 3.000:000\$, exigiu a modificação das condições do Decreto de 7 de agosto de 1852. Com effeito, em virtude da Lei de 4 de julho de 1857 e pelo contrato de 21 de outubro, o Govêrno geral, com anuência daquella Província aprovou a novação do primitivo contrato da Companhia. Releva atender para as cláusulas seguintes dêste novo ato.

«Segundo êle, o programa da Companhia, no território da Província de Minas seria construir, melhorar e conservar uma

estrada que, entroncando sôbre a margem do Paraíba na estrada já começada aquêr dêste rio, na Província limítrofe, seguisse no rumo de Barbacena até a margem do Rio das Velhas.

«A mesma estrada teria dois ramais: um da estação de Juiz de Fora aos Municípios do Mar de Espanha, Pomba e Ubá; e outro de Barbacena a S. João del-Rei. (Condição 1ª do contrato citado). Vê-se bem que se perseverava no mesmo magnífico programa, e que êste processo de desenrolar quadros de esperanças não era o menos eficaz para se obterem novos favores e sacrifícios dos Governos geral e provinciais. Era assim que aí assegurava-se (condição 2ª) a inauguração no 1º de janeiro de 1860 da 1ª secção da linha principal do Paraíba ao Juiz de Fora, que só verificou-se ano e meio depois; e que nisso parou o esforço da Empresa, não contando algumas poucas léguas para a conclusão parcial das obras.

«Os favores dêsse contrato eram na verdade consideráveis. Cessava o privilégio de trânsito pela estrada, só mantido o exclusivo às diligências para passageiros (condição 7ª § 2º); mas confirmava-se o direito de estabelecer barreiras, de cobrar as taxas respectivas, e a dez réis por légua sôbre cada arrôba de mercadoria que pela estrada transitasse. Quanto à garantia de juros, era concedida do seguinte modo:

«O Govêrno geral concorreria com 2 %, por espaço de vinte anos, sôbre os capitais despendidos bona fide», até os três mil contos destinados para a estrada além do Paraíba, no território mineiro, ou sessenta contos por ano.

«Da parte do Govêrno de Minas Gerais, assegurava-se a garantia de 5% até igual quantia, enquanto a estrada não fornecesse renda, contanto que êste encargo não excedesse de cento e três contos anuais, visto relevar-se a Companhia da soma que anualmente deveria pagar ao mesmo Govêrno, do produto integral das barreiras.

«Reunindo a isto a garantia de 5 % da Província do Rio de Janeiro e de 2 % do Govêrno geral pelos capitais até 3.000:000\$000 aplicados à linha de Petrópolis ao Paraíba, conclui-se que podiam subir a 378:000\$000 as subvenções anuais de que, pelo contrato, passava a dispor a Companhia União e Indústria logo que concluísse os trabalhos aquêr e além do referido rio. Advirta-se porém, que essas garantias, na linha de Petrópolis ao Paraíba, só verificam-se a respeito do capital restritamente empregado na estrada, na forma do contrato; donde resulta que elas são efetivamente de 92:426\$500, da Província do Rio, e de 37:093\$032, do

Governo geral, sendo, pois, o total efetivo de tôdas as garantias, 292:519\$532.

«A leitura do contrato de 1857 deixa o espirito vacilante acêrca da coragem com que os empresários aderiam às suas cláusulas. Eles aceitaram todos os ônus, não recusaram nenhum, nem o das condições nona e décima, discriminando as verbas a que poder-se-ia unicamente aplicar o capital garantido, nem a da décima nona prescrevendo a reversão ao domínio público da estrada e seus acessórios, depois de passados cinqüenta anos. Quando se tratava de autorizar o Governo a garantir o empréstimo até dois mil contos, solicitado pela Companhia, as comissões desta Câmara, aliás não infensas à Empresa, já diziam no parecer lido em sessão de 24 de julho, que a Companhia União e Indústria não podia realizar chamadas sôbre as ações emitidas, nem emitir novas, que o empréstimo em suma lhe era indispensável.

«Pois é em tão graves circunstâncias que a Companhia aceita uma novação do seu contrato para ratificar um programa manifestamente irrealizável! Que fim tinha esta novação em 1857? Seria o meio de fazer jus ao empréstimo de 1859? Assim como êste, por sua vez também, veio a ser agora o argumento ou pretexto para a encampação da Companhia?

«O empréstimo aludido foi autorizado por virtude da Lei de 20 de setembro e contrato de 16 de novembro de 1859, segundo o qual o Governo prestava o seu crédito à Companhia União e Indústria para levantar o capital de seis mil contos, dos quais três mil contos destinados à conclusão da estrada de Petrópolis ao Paraíba e outro tanto ao pagamento do que a Empresa estava devendo à Província do Rio de Janeiro e a outros credores.

«Nessa época não era duvidoso que o empréstimo nada resolvesse, senão embaraçava mais o negócio; êle era o prefácio de um sacrifício maior do Estado, como aconteceu e o denunciou um ilustre senador, na sessão de 30 de agosto de 1859.

«Então a Companhia poderia parar e liquidar-se, ou transformar-se; mas não: ocultou-se com cuidado a situação real, agravou-se a dificuldade com a certeza de que ela continuaria! Mas foram o Governo e as Câmaras os primeiros responsáveis disso? dir-se-á que sim; entretanto, o que parece claro à Comissão é a falta de franqueza dos acionistas e credores, que iam deixando agravar-se a situação na esperança de que por fim viria o Estado solver-lhes as dívidas e indenizar-lhes a própria bolsa, que êles mesmos comprometeram. Em cada reunião de acionistas abun-

dava-se, é verdade, em lamentações: mais ninguém propunha o meio enérgico ou descrevia com precisão os embaraços reais.

«Os fatos posteriores confirmam estas apreciações. Era em 1861 que a Companhia aceitava do Governo do Rio de Janeiro a incumbência de melhorar a serra da Estrêla, mediante cento e noventa contos, podendo cobrar as taxas das barreiras para applicá-las à conservação da mesma. Era em 1861, porém, que a Companhia formulava expressamente a tentativa oculta de encampação pelo Estado.

«A 16 de julho, o seu Presidente requer a intervenção do Governo para remover os embaraços da Empresa (os embaraços que devia sanar o dito empréstimo, autorizado em 1859 e realizado no começo de 1860) e propôs a desapropriação da estrada mediante certas condições. A 19 de agosto, novo requerimento se fez, indicando a cessão somente de parte da estrada construída. As secções competentes do Conselho de Estado opinaram então que tais propostas não eram aceitáveis, à vista do estado do Tesouro.

«A 15 de novembro do mesmo ano, segundo o relatório do Ministério das Obras Públicas, de 1862, já o Presidente da Companhia declarava que não era possível continuar a Empresa, e que ela não podia entregar ao Tesouro o produto das garantias das Províncias do Rio e Minas, destinado ao pagamento dos juros e amortização do empréstimo de 1859. O Ministro, que era o Sr. Conselheiro Manuel Felizardo de Sousa e Melo, considerou justo aliviar a Companhia desta contribuição, conquanto isto não permitisse a lei que aprovou o contrato do empréstimo de 59.

«Esta concessão, porém, que importava aliviar a Companhia dos ônus da dívida do empréstimo e transferi-la ao Estado, foi depois suspensa pelo Ministro da Fazenda, em 1862, o Senhor Visconde de Albuquerque.

Tais são os fatos principais ocorridos entre a Companhia União e Indústria e o Estado até as vésperas do contrato de 24 de dezembro último».

## II — ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA UNIÃO E INDÚSTRIA

O rápido esboço dos atos dos poderes públicos em relação à Companhia mencionada mostra os favores consideráveis e extraordinários que dêles mereceu em tôdas as épocas.

«Não obstante isto, a Companhia, desde 1861, no ano imediatamente posterior àquele em que se verificou o enorme favor do empréstimo de seis mil contos de réis sob a garantia do Estado, confessa-se incapaz de prosseguir. Ao que se deve atribuir isso?

«A própria administração da Empresa, antes de tudo. Com efeito, já ficou notada a circunstância do excessivo custo das obras, assim como a de se haverem prolongado até Petrópolis os trabalhos aquém do Paraíba, quando se devera contar com a esmagadora competência da estrada de ferro de D. Pedro II, destinada a surgir em breve no vale do Paraíba.

«A estrada União e Indústria tem 23 léguas (de dezoito ao grau), e duas mil duzentas e sessenta e seis braças, desde o alto da serra da Estrêla até Juiz de Fora, a saber: 11 léguas mil seiscentas e cinqüenta e nove braças e oito palmos desde o alto da serra da Estrêla onde começa, até a ponte de Entre Rios, sobre o Paraíba; quatro léguas, duas mil quinhentas setenta braças dessa à ponte sobre o rio Paraibuna; sete léguas, novecentas e noventa e seis braças, na Província de Minas Gerais, desde a segunda ponte até a estação do Juiz de Fora.

«As onze e meia primeiras léguas ficarão quase abandonadas pelo público logo que se inaugurar a linha da terceira secção da estrada de ferro D. Pedro II desde a Barra de Pirai até Entre Rios. Ora, êste fato pode-se verificar no decurso do ano próximo vindouro, ou no comêço de 1866, como acaba de ser anunciado no recente relatório desta última Empresa. Entretanto, gastaram-se com as mesmas 11 e meia léguas da estrada de rodagem . . . . 4.663:337\$827 de capital, ou 5.493:664\$992, incluídos os juros correspondentes. (Veja-se o relatório lido em 7 de maio de 1863 pelo Diretor-Presidente da Companhia União e Indústria).

«A despesa total da linha construída, exclusive os lucros, foi de 9.080:578\$768, que dá para cada légua da estrada União e Indústria 378:357\$240; incluídos os juros, a mesma despesa sobe a 10.445:958\$438, ou por cada légua 435:244\$101.

«Além disso, acresce que as estações e respectivos terrenos pertencentes à Companhia estão escriturados com o valor total de 1.750:873\$025 e esta importância não se compreende nas somas acima indicadas e relativas exclusivamente às obras da estrada. Se se compreendesse, o custo de cada légua orçaria por 451:310\$, na primeira hipótese (sem juros), e por 508:197\$ na segunda hipótese. Ora, é mais de notar que, segundo o contrato com a Província do Rio de Janeiro, o custo de cada légua da estrada não devera exceder de 160:000\$000.

«Finalmente, nesse cálculo não entra a verba do material de transporte de cargas e passageiros, que representa o valor de . . . 710:063\$342.

«Outro paralelo é igualmente significativo: a grande estação central da estrada de ferro de D. Pedro II na Côte custou à Companhia respectiva 365:619\$550.

«Mas a de Juiz de Fora, da União e Indústria, acha-se escripturada com o valor de 780:000\$, superior ao dôbro daquela.

«Bastam êstes Algarismos para se ajuizar da economia e da prudência que presidiram à Administração da Empresa, e da Justiça com que se dispensaram tantos favores a uma estrada de rodagem, cujo custo, se não excede, é pelo menos equivalente ao de uma estrada de ferro.

«Que fôsse a empresa mal dirigida, tudo concorre para demonstrá-lo. O capital da Companhia, por exemplo, era de . . . 5.000:000\$. Emitiram-se ações até 3.000:000\$. O resto das ações, no valor de 2.000:000\$, ficou em ser. Limitou-se, pois, imprudentemente o círculo dos contribuintes para o capital.

«Mas, para condenar a essa administração bastam as próprias palavras do Director-Presidente dela, no relatório de 30 de abril de 1862. Tratando do prolongamento da estrada até Petrópolis, iniciado em 1856, o relatório exprime-se deste modo, à pág. 4<sup>a</sup>.

«As Companhias Mauá e União e Indústria foram chamadas para que uma delas tomasse a construção da estrada, visto que ninguém se apresentava a contratar, apesar dos favores garantidos. E' sabido que esta Companhia recusou; e recusou pelo simples motivo de não estar preparada para uma obra que se lhe antolhava de grande dispêndio, e em face do estado dos negócios, que não aconselhava especulações baseadas meramente sobre o crédito pessoal. Restava a Companhia Mauá; mas esta não tendo chegado a um acôrdo com o Governo Provincial, voltaram as coisas ao antigo estado, do qual, para bem de vossos capitais, nunca deveríamos ter saído. Infelizmente para vós, e felizmente para o País, assim não aconteceu, a Companhia União e Indústria viu-se forçada a aceitar condições rejeitadas pela de Mauá, e a encarregar-se de uma tarefa que de antemão reconhecia superior às suas forças (Note-se bem esta confissão).

«Determinaram a aceitação do contrato, do qual a Companhia nenhum lucro podia esperar, a transcendência do melhoramento projetado, o serviço que ia prestar ao público, o serviço recla-

mado pela administração, a certeza de que, não aceitando a Companhia o contrato, a idéia teria de ser abandonada, e sobretudo a confiança de que os recursos seriam ministrados por quem tinha tôda a vantagem na execução da obra.

«A confissão do êrro é positiva: mas a parte histórica é inexata. Não foi a instâncias dos poderes públicos, e menos por coação, que a Companhia União e Indústria incumbiu-se da tarefa ingrata do prolongamento da estrada até Petrópolis. Antes foi o seu diretor quem espontâneamente aceitou êsse encargo, firmando o contrato de 1856 com a Província do Rio de Janeiro, o qual era pelo mesmo diretor reputado vantajoso a todos os respeitos para a Empresa, na frase de seu relatório dêsse ano, à pág. 6, onde se lê a exposição da série de quatro motivos que demonstram essa vantagem, assim como o voto de agradecimento que pelo mesmo contrato o diretor dirigia à Presidência do Rio de Janeiro (pág. 7).

«Portanto se em 1856, firmando êsse contrato, a Empresa considerava-o funesto, teve o cuidado de o não manifestar, afirmando antes a sua vantagem a todos os respeitos; e esta afirmação oficial basta para ressaltar os Governos geral e provinciais da responsabilidade pelos erros e desgraças da Companhia, erros e desgraças que aliás tão estranhamente se ocultavam, e que só agora se confessam publicamente para obter-se a encampação.

«Na verdade, é o relatório de 1862 que em outro texto revela a consciência que a administração da Empresa tinha dos inconvenientes do contrato. Diz êle ainda:

«Desde a aceitação do contrato com a Província do Rio de Janeiro, que influíu poderosamente para a novação do contrato com o Governo geral, que nos fêz perder o privilégio do trânsito, a Companhia deixou de ser empresa mercantil, e assumiu a posição de instrumento da administração pública, para o fim de produzir utilidades que esta por si não pudera conseguir. E dessa época datam as dificuldades com que temos lutado, e lutamos ainda.

«Encetados os trabalhos debaixo de rigorosas condições quanto à estreiteza do tempo, era necessário marchar com celeridade, tanto na Província do Rio de Janeiro como na de Minas; o impulso foi grande e uniforme em tôda a linha da estrada que tinha de unir as duas Províncias.

«Como consequência dêsse impulso, os salários alteraram, a despesa tornou-se avultadíssima, e os recursos de que dispunha a administração em breve se esgotaram.

«Prosseguindo, o mesmo documento acrescenta:

«O fato é que ela aceitou e cumpriu as condições de seu contrato; se errou assim procedendo, errou na melhor boa fé, errou por motivos elevados que muito devem pesar em seu favor no ânimo dos juizes a quem incumbe lavrar sua sentença».

«E, para desculpar o êrro confessado, acrescenta: E este êrro foi partilhado por cidadãos que ocupavam eminentes posições na administração pública e na indústria».

«A confissão, manifestada nos trechos transcritos, é tão ingênua que dispensa comentários: assim como tão notável a contradição com o que se apregoava em 1856, que não se torna preciso exagerá-la. Entretanto era mister assinalar aquela confissão para saber se uma empresa que tem a consciência dos erros que comete e apesar disto persevera nesses erros, alegando depois imaginária coação e uma abnegação inverossímil, merece grande benevolência dos poderes públicos».

### III — CONTRATO DE 24 DE DEZEMBRO DE 1863

«O projeto de encampação da Empresa União e Indústria não é novo: há muito afagava-se esta idéia e preparava-se o terreno. Há disto documentos suficientes. Já ficaram mencionadas as tentativas de transferência da estrada ao Governo, feitas em 1861 pelo Presidente da Companhia, a declaração que a 15 de novembro desse ano elle formulara perante o Sr. Ministro das Obras Públicas acêrca da impossibilidade de continuar a Empresa; e o ato pelo qual o Governo (sendo Ministro o Senhor Conselheiro Manoel Felizardo de Sousa e Melo) apressou-se em reconhecer esta impossibilidade, permitindo à Companhia o não entregar ao tesoureiro o produto dos juros garantidos pelas Províncias do Rio e Minas e destinados ao serviço de empréstimo de Londres. Mas desde 1859 que se prepara a opinião para o desenlace verificado afinal pelo Decreto de 24 de dezembro último. Com efeito, quando nesse ano a Companhia União e Indústria dirigiu a esta Augusta Câmara a representação relativa ao empréstimo de 6.000:000\$000, ella já pedia, no caso de se lhe negar este favor, que o Estado tomasse a seu cargo a conclusão e conservação da estrada, indenizando os capitais particulares nela despendidos. As comissões da Câmara não julgaram esse pedido admissível (veja-se o parecer lido na sessão de 4 de agosto de 1859); e preferiram a esse o expediente do empréstimo sob garantia do Governo.

«A encampação, portanto, não parecia razoável: antes, a Companhia afigurava-se numa situação desesperadora; na verdade, descreviam-se por modo tal as condições de prosperidade da Empresa, encareciam-se tanto os recursos de que podia dispor, uma vez concedido o empréstimo de 6.000:000\$000, e concluídas as obras, que, apesar de ser grande o ônus da responsabilidade do Governo por esse empréstimo, todavia geralmente pareceu que elle salvaria a Empresa e que seria o último sacrificio exigido do Estado. Era isto certamente o que fazia as comissões da Câmara escreverem as seguintes palavras, em abono da concessão do empréstimo sob responsabilidade do Governo:

«O mínimo de arrôbas que anualmente terão de percorrer a linha, desde logo não pode ser calculado em menos de dois milhões, que seguramente se aumentará de ano em ano: devendo produzir cada arrôba, para a estrada, na forma dos contratos, 240 rs., a renda será, prescindindo de taxas de passageiros, carruagens, animais de tôdas as espécies, etc., de 480:000\$000, dos quais, deduzindo-se cem contos, em que poderão importar as despesas de conservação, restarão trezentos e oitenta e oito contos para encontrar-se na soma de 420:000\$000, em que importa o juro de 7% sôbre 6.000:000\$000, garantidos pelo Estado e Provindidos assim a dez contos anuais todos êsses encargos, que devem desaparecer inteiramente, ou pela renda proveniente de passageiros, gado, carruagens e animais, que não foi computada, ou pelo crescimento natural do tráfego e produção animada da própria estrada.

«Êstes cálculos lisonjeiros produziram o desejado efeito. A lei do empréstimo foi votada, como acima se disse, mas bem cedo a ilusão desapareceu, o empréstimo converteu-se em dívida real do Estado, servindo apenas para resolver dificuldades momentâneas sem nada assegurar.

«A 16 de março de 1860, êsse empréstimo, destinado a salvar a Empresa, era contraído em Londres, mas já no ano imedito, como vimos, a própria Companhia vinha revelar a permanência das mesmas dificuldades e apelar para a encampação.

«Em 1862 discutiu-se nesta Augusta Câmara êste projeto de encampação; encerrada a sessão sem que elle fôsse aprovado, o Presidente da Companhia representou ao Governo no dia 1 de junho de 1863, solicitando a solução do negócio.

«A hipérbole desta peça corresponde ao fim para que é destinada; recorre-se aí, para autorizar o pedido de encampação, ao terror incutido pelas circunstâncias transitórias do nosso mercado

e acumulam-se motivos que não têm valor algum. Mas há nela um argumento que não pode passar despercebido: aí se deduz a obrigação, que se imputa ao Estado, de salvar a Empresa dos favores, auxílios e animação que elle sempre lhe prestara.

«A Comissão duvidaria do bom senso desta Augusta Câmara, se se demorasse em contrariar essa argumentação. Se a proteção dispensada pelo Estado à Companhia foi constante e ainda mais enorme, a consequência não é aquella, mas sim que o protetor não é quem deve sofrer os resultados dos erros da empresa protegida; fez o que pôde e mais do que devia; isto não dá direito a exigir-lhe o sacrificio final.

«Ouvida sobre esse pedido, a Secção de Fazenda do Conselho de Estado foi de parecer que merecia deferimento. Depois de transcrever a mencionada representação, ella formula o seu voto no seguinte periodo:

«Parecendo fora de dúbida que a Companhia União e Indústria, por falta de meios, não pode continuar a conservar a estrada daquelle nome em bom estado, nem prestar vantajoso serviço de transporte de gêneros e passageiros, sendo certo que a interrupção deste importante serviço causará aumento considerável no preço dos fretes e talvez suspenderá por tempos a circulação dos productos servidos por esta estrada, o que seria uma nova causa que atuaria com intensidade no sentido de augmentar a pressão que actualmente sofre a praça do Rio de Janeiro, além de grande prejuizo à lavoura; e atendendo-se a que a Companhia se acha devedora de 2.000:000\$000 mais ou menos, a capitalistas, banqueiros, e não os pode pagar, nem substituir aquêle avultado crédito por outro; e que o receio que necessariamente se terá de propagar de tão considerável prejuizo reagirá com violência contra aquêles banqueiros e capitalistas determinando corridas sobre elles, o que poderá afetar até o nosso primeiro estabelecimento de crédito; julga a Secção que é chegada a occasião do Governo entrar em ajustes com a Companhia União e Indústria para a encampação do contrato da estrada de Petrópolis ao Juiz de Fora, e que realize a dita encampação, etc. etc.».

“Dos três fundamentos indicados nesse periodo, é o terceiro o que excita mais attenção; porém a Comissão julga-se dispensada de entrar na sua análise.

«De conformidade com esse parecer, promulgou-se o Decreto de 24 de dezembro ultimo. No relatório lido à Assembléia Geral, o respectivo Ministro nomeia entre os motivos do seu ato a

circunstância de lhe parecer inclinada à encampação a maioria da Câmara dos Deputados, que fôra dissolvida.

«O risco de ver abandonada a estrada e interrompido o tráfego, visto declarar a Companhia não poder prosseguir, é outro motivo também alegado no mesmo relatório. A receita líquida proveniente do transporte de mercadorias e passageiros, descontada a despesa respectiva, como consta do relatório lido em sessão da assembléia dos acionistas, de 7 de maio de 1863, foi no ano anterior de cerca de 177:000\$000; pode-se calcular que em anos de melhor colheita de café suba a 300:000\$000, porquanto, no de 1861, fôra cerca de 278:000\$000. Ora, nessa renda líquida não se compreendem as garantias de juros provinciais e gerais, applicadas especialmente aos serviços dos juros, amortização e comissões do empréstimo de 1860, serviço para que elas não são suficientes, sendo que há anualmente um deficit de 129:952\$000 (ou maior, variando o câmbio), que o Estado preenche à sua custa: na verdade tais juros, amortização e comissões orçam por 422:171\$000 (ou £ 47,528), enquanto que as mesmas garantias não excedem, como já disse, de 292:519\$000. No cálculo da mesma renda não se compreendem também o serviço da conservação, que é feito com o produto das taxas e barreiras; em 1862, por exemplo, a despesa da conservação foi de 271:789\$072, e a das taxas e barreiras 298:370\$810; se a conservação fôsse menos dispendiosa deixaria nesta verba um saldo considerável. Portanto, a renda líquida acima referida subsiste e com ela poder-se-ia pagar pelo menos um juro razoável aos credores particulares e amortizar as dividas respectivas, que orçam por 2.248:000\$000. Resulta disto que a Companhia podia ainda prolongar a sua existência, se o Govêrno continuasse a fazer por si o serviço do empréstimo de 6.000:000\$000, applicando a isto as garantias de juros gerais e as provinciais por tal fim já embargadas. Era o que propunha, nesta sessão de 5 de agôsto de 1862, um distinto membro desta Câmara, o Sr. Martinho Campos, dizendo: «Os próprios balanços da Companhia demonstram que ela, para prosperar e continuar a prestar os grandes e incontestáveis serviços que tem prestado e vai prestando a uma população de muitas centenas de milhares de nossos compatriotas, não precisa de novos sacrificios do Estado (apoiados), porque tem uma renda brilhante e muito suficiente para fazer face aos seus compromissos, conforme demonstram satisfatoriamente os balanços que acompanham o seu relatório dêste ano.

«Por outro lado, se a renda líquida era insufficiente, a consequência devia ser a liquidação da Companhia e a adjudicação da

estrada aos credores. Nesta hipótese, os credores entender-se-iam, a bem da continuação do serviço de transporte, porque todos, inclusive o Estado, teriam interesse em sua continuação, para com o produto dela conservar-se a estrada e dividir-se a renda líquida subsistente.

«O contrato de encampação, pois, só podia assentar num motivo claro: o dever de indenizar os acionistas, porquanto parece fora de discussão o outro motivo, a saber, a conveniência de garantir-se um dos credores, banqueiro da praça do Rio de Janeiro. Mas os acionistas fizeram direito a essa indenização por seu tino, por sua prudência, por sua administração, por sua fiscalização, por sua economia? Podem-se elles queixar de outrem que não de si mesmos da sua negligência e da sua imprevidência? Por que razão suportará o Estado as consequências dos erros dos acionistas e do seu Presidente, erro aliás francamente confessado? «A encampação do contrato da Companhia e a consequente substituição dela pelo Estado não era, pois, um ato de justiça, nem favor, que a Companhia merecesse pelo seu proceder. O que, pois, poderia autorizá-la? Fala-se na necessidade de se não desanimar o espirito de empresa, abandonando-se a União e Indústria à sua própria sorte. O contrario é que parece a verdade. Quando o Estado transforma-se em tutor das empresas falidas, é então que se fere mortalmente o espirito de empresa, porque esta tutela protege a indolência, garante a fraude e desanima as empresas sérias. Auxiliar as grandes companhias, promotoras de melhoramentos reais, é justo; mas é perigoso applicar-se o principio da encampação a companhias mal concebidas e mal dirigidas. Isto seria um verdadeiro socialismo, como observava um nobre senador na sessão de 30 de agosto de 1859 da Câmara vitalicia; socialismo da pior espécie, porque redundaria em proveito dos empreendedores maus ou falidos.

«Quando estes motivos não prevalecessem, acredita a comissão que podem prevalecer os deduzidos do exame das cláusulas do contrato de 24 de dezembro de 1863.

«Atualmente, e segundo a última proposta do orçamento, o serviço do empréstimo de 1860 (o dos 6.000:000\$000 endossados pelo Governo) custa £ 47,528 anualmente, ou 422:471\$111, ao câmbio de 27, que o mesmo Governo paga em Londres em nome da Companhia, como juros, amortização e comissões. Para fazer face a tal despesa, o Governo applica-lhe o produto das garantias provinciais e gerais, ou 292:519\$000, que deduzidos da quantia supra deixam o deficit mencionado de 129:952\$000, que o Governo paga sem compensação alguma. Ora, se prevalecer o

contrato, hão de emitir-se 3.500 apólices da dívida pública, que produzem o juro anual de 210:000\$000. O sacrificio do Estado, sem compensação, será, pois, de 339:952\$000 cada ano. Assim agravavam-se os ônus do orçamento da despesa, com prejuizos dos indispensáveis serviços.

«Além de pagar a diversos credores da Companhia a soma de 248:171\$000 por êsse contrato, deve o Govêrno entregar à casa A. J. A. Souto & Cia. 2.000:000\$000, em apólices de 6% ao par. Ora, esta casa era credora de 2.152:712\$600, capital fornecido em várias ocasiões e juros acumulados desde 1854. A divida de capital subia, em junho de 1863, a 1.412:633\$675; os juros, que eram acumulados, representavam 740:078\$923. Vê-se, pois, que êste credor, no plano da encampação, apenas perdia uma pequena parcela de juros.

«Os favores feitos aos acionistas são consideráveis. Entregam-se-lhes 1.500:000\$000 em apólices semelhantes, como indenização do produto das garantias de juros e dos saldos do transporte de cargas e passageiros, applicados pela Empresa, à continuação dos trabalhos da estrada e que, por isso, nunca foram distribuidos pelos acionistas. E como o capital realizado pelos acionistas apenas subiu a 3.062:000\$000, segue-se que assim ficam êles indenizados de cêrca da metade dêste capital.

«Além disso, entregam-se à Companhia o trem rodante e mobilia das estações, orçados em 720:089\$000.

«Finalmente, concede-se-lhe o usufruto da estrada por cinco anos, devendo conservá-la e manter o tráfego: ora, como também se lhe consente a cobrança das taxas e barreiras, suficientes, como já se disse, para a conservação da estrada, resulta que a Companhia realizará cada ano um lucro liquido maior de 270:000\$000, lucro verificado em 1861, segundo já se referiu. Em cinco anos êsse lucro corresponde a 1.350:000\$000. Em resumo, pois, os acionistas ficarão pelo menos indenizados de quase todo o seu capital e libertados das dividas.

«O contrato, finalmente, perdoa à Companhia União e Indústria o adiantamento de 4:000\$000, que lhe fizera o Estado para introdução de colonos; entretanto, convém entender: 1º, que a Companhia não introduziu os 2.000 colonos, a que se obrigou por contrato, e só 1.231, que aliás não permanecem todos na Colônia; 2º que os não estabeleceu a todos como lavradores, sendo que só 200 familias e não as 400 do contrato, existem como tais, e que dos serviços e da indústria daqueles colonos, no serviço da estrada, nas oficinas, nas estações e na direção dos transportes,

aproveitou-se muito a Companhia. Em qualquer hipótese parece que tem o Governo o seu direito salvo a respeito dessa Colônia e pode exigir que ela seja entregue em pagamento. Verificado este caso era conveniente que se expedissem aos colonos os títulos definitivos da propriedade das terras em que se acham estabelecidos, continuando eles a viver à sua custa, sem mais intervenção ou proteção alguma do Estado; porquanto a Colônia pode hoje constituir uma pequena paróquia sob o regime do direito comum; e por outro lado são conhecidas as desvantagens do deplorável sistema de administração de colônias por conta do Estado.

«A Comissão deve ainda observar que, segundo o contrato de 24 de dezembro último, a estrada União e Indústria, com suas estações, é comprada pelo Estado no valor de 10.127:157\$000, a saber :

Empréstimo em Londres (até 30 de junho último) .....	6.378:986\$000
Dívida paga aos credores Souto & Cia. ....	2.000:000\$000
Dívidas pagas a diversos .....	248:171\$000
Apólices aos acionistas .....	1.500:000\$000
<hr/>	
Total da soma por que é comprada a estrada União e Indústria .....	10.127:157\$000

“Ora, segundo já se disse, as duas secções da estrada estão escrituradas nos livros da Companhia com o valor de ..... 10.812:400\$868, inclusive o dos terrenos e estações e excluidos: 1º os juros das somas tomadas a empréstimo para a construção; 2º o valor material de transporte, que pelo contrato fica pertencendo à Companhia. Resulta pois que o Estado compraria a estrada quase pelo valor por que ela se acha escriturada nos livros da Empresa. Entretanto, pelo menos a verba «Estações e seus terrenos», escriturada no valor enorme de 1.731:827\$000, é tão elevada que inspira dúvidas acêrca da economia e fiscalização havidas nas obras da mesma Empresa. Por exemplo, uma das estações, a do Juiz de Fora, figura com o valor quase inconcebível de 780:000\$000! Valor mais do duplo do custo da estação central da Companhia de D. Pedro II, como já se mencionou. Os terrenos para tôdas as estações foram comprados por 128:096\$000. Um dêles, em Juiz de Fora, custou nada menos do que ..... 21:200\$000. Ainda mais: segundo a avaliação do honrado engenheiro, comissário do Governo, o Sr. Limpo de Abreu, o valor atual da estrada, estações, edificios e terrenos é estimado em 9.579:800\$000 enquanto que o preço de contrato de transferência ou encampação é 10.127:157\$000. Finalmente, essa avaliação, feita num breve espaço de tempo, não pode ter, por êste motivo,

a significação de um exame circunstanciado e rigoroso da natureza e importância real de tantas obras diversas. Ela, na verdade, deveria ser acompanhada de um exame profundo dos livros e contas da Companhia; mas, escrevendo o seu relatório sobre esta parte, o outro comissário do governo, o Sr. Castro, francamente confessa no exórdio que lhe não foi possível fazer um exame profundo e moral sobre a escrituração, o que só conseguir-se-ia em muitos meses e elle teve ordem para que a sua comissão acabasse no mais breve lapso de tempo.

«O contrato do 24 de dezembro de 1863 baseou-se, pois, em exames gerais, talvez em cálculos de falível probabilidade.

«A Comissão pede licença para fazer uma derradeira advertência. A secção da estrada União e Indústria aquém do Paraíba (isto é, onze e meia léguas) ficará quase abandonada pelo público desde que chegarem a Entre Rios os trilhos da estrada de ferro D. Pedro II. Ora, este fato há de verificar-se dentro de dois anos, segundo as bem fundadas previsões da illustre diretoria desta última Empresa. Portanto, o valor real da estrada de rodagem é o da secção compreendida entre o Paraíba e Juiz de Fora (doze léguas), cujo custo foi 4.417:235\$000, excluídos os juros; ou 5.714:046\$000, incluindo o valor das estações respectivas. Resulta, pois, que (ainda mesmo aceitas as contas de despesas das obras segundo a escrituração da Companhia), o Estado compraria uma estrada com o valor nominal de 9 ou 10.000:000\$000, mas que só tem o valor real de cerca de 5.000:000\$000, correspondentes à referida secção.

«A este respeito cabe à comissão emitir o seu pensamento completo. A referida secção tem um declive geralmente suave; e as curvas podem ser adoçadas sem grande despesa. E', pois, uma linha de estrada de 12 léguas, que se presta facilmente ao assentamento de trilhos com transporte a vapor, ou por animais. E como ela percorre uma parte importantíssima da Província de Minas Gerais, pode e deve ser transformada em ramal da estrada de ferro de D. Pedro II, conforme o indicou e demonstrou amplamente em sessão de 5 de agosto de 1862, o nobre Deputado, o Sr. Teófilo Otoni, a cujo discurso minucioso e profundo reporta-se a Comissão. A despesa necessária não deve, porém, ser feita pelos cofres públicos; deve-se garantir um juro razoável à empresa que disto incumbir-se, e comprar pelo valor real a obra já feita; o que pode verificar-se por meio de concordata entre o Estado e os mais credores da Companhia União e Indústria, na hipótese de abrir-se a falência à mesma Companhia e de ser adjudicada a estrada com os seus acessórios aos ditos credores. Do produto da venda da mencionada secção far-se-ia rateio propor-

cional às dívidas do Estado, de Souto & Cia. e de outros. Assim, poder-se-ia amortizar uma parte considerável de cada uma das dívidas. Parece à Comissão que isto não é mera hipótese: cuida-se atualmente de dar impulso à estrada de ferro de D. Pedro II, prolongando-a pelo interior de Minas; para êsse fim é mister recorrer a uma companhia estrangeira, na insuficiência dos capitais nacionais: no contrato que com essa companhia se fizer, bem pode-se compreender a aludida transformação da linha além do Paraíba, da estrada União e Indústria, considerando-a ramal de D. Pedro II e talvez sem o sacrificio da garantia de juros sobre o capital correspondente ao custo das obras atuais e complemento delas. A Comissão não insistirá na magnitude do assunto, que aliás prende-se às mais elevadas questões discutidas pelo nobre deputado a quem se referiu.

«Do exposto resulta que, em vez de comprar a estrada, pagar aos seus credores particulares e indenizar os acionistas, o Governo deveria mandar requerer a abertura de falência da Companhia; e de acôrdo com os outros credores, proceder aos termos do respectivo processo, com a immediata nomeação de um diretor provisório do serviço de transporte, para que êste não seja interrompido, fazendo-se o respectivo custeio pelo produto das taxas e barreiras e depositando-se a renda líquida. Avaliada a estrada com os seus acessórios, ou ela seria vendida a uma empresa particular, distribuindo-se em rateio o preço da venda, ou o Estado pagaria aos demais credores a parte de cada um, adquirindo a plena propriedade, que poderia depois transferir a uma companhia estrangeira, em todo ou parte, conforme fôsse mais acertado, e com atenção ao que se expôs no final do parágrafo antecedente sobre a linha além Paraíba.

«Pode a Comissão errar no modo de apreciar êste negócio mas, por muitos e diversos motivos, é de parecer :

«Que não pode ser aprovado o contrato a que se refere o Decreto nº 3.201, de 24 de dezembro de 1863, celebrado pelo Governo Imperial com o Presidente da Companhia União e Indústria, para a transferência, ao mesmo Governo, da estrada daquelle nome e da Colônia D. Pedro II.

«Sala das Comissões, em 5 de março de 1864. — A. C. Tavares Bastos. — A. A. de Sousa Carvalho (concorde com o parecer final). — Jesuino Marcondes de O. Sá (concorde com a conclusão do parecer)».

## CAPÍTULO XVII

### NOVA SITUAÇÃO DESTA EMPRESA

Passo agora a relatar o fato mais notável que se deu em relação a esta Empresa, já no correr d'este ano. Refiro-me ao contrato que com o Governo Imperial celebrou a Companhia União e Indústria, e cujas cláusulas foram aprovadas pelo Decreto nº 4.320, de 30 de janeiro último.

Em 2 de março do ano passado, a Diretoria da Companhia União e Indústria apresentou ao Governo Imperial a seguinte proposta :

«A estrada de ferro de D. Pedro II, cortando em Entre Rios a da Companhia União e Indústria, fêz nascer uma nova ordem de interesses, que devem ser consultados por ambas as Empresas, em relação ao futuro de cada uma delas.

«A Companhia União e Indústria está convencida de que esses interesses devem ser combinados e harmonizados, de modo que não só a estrada de ferro D. Pedro II prossiga em sua marcha, deixando ao Tesouro renda segura, mas também a União e Indústria veja os resultados dos sacrifícios empregados.

«A Companhia União e Indústria acredita que o meio de promover o futuro desenvolvimento das duas Empresas, conciliando e harmonizando os respectivos interesses, a fim de se auxiliarem mutuamente, consiste em sujeitá-las a uma só administração.

«Sendo idêntico o fim que têm em vista as duas Empresas, cujas estradas servem ao mesmo comércio, à mesma lavoura, é de primeira intuição a vantagem que colherão desde os pequenos detalhes do serviço até os altos interesses de direção, construção e economia, se forem ambas dirigidas por uma administração com unidade de vistas, de pensamento e de interesses.

«Convencida como está a Companhia União e Indústria, de que os legítimos interesses das duas Empresas reclamam esta medida ; e cõscia de que ao Governo Imperial convém libertar-se da administração da estrada de ferro de D. Pedro II, propõe a

Companhia União e Indústria tomar por contrato a referida estrada de ferro por 12 anos, com as condições seguintes :

«Primeiro — A Companhia União e Indústria recebe a estrada de ferro no estado em que se acha, com todos os ônus que sôbre ela pesam, e com tôdas as vantagens que possa perceber; liquidando o Governo o seu débito até a data do contrato, e entregando à Companhia todo o trem e material que existir, o que tiver sido encomendado e o que estiver em viagem.

«Segundo — A Companhia pagará ao Governo semestralmente, em 30 de junho e 31 de dezembro de cada ano, o juro anual de 4%, do capital que representar efetivamente o custo da estrada de ferro.

«Terceiro — Da data do contrato, ou depois que a estrada de ferro fôr entregue à Companhia União e Indústria, por conta desta correrão tôdas as despesas de custeio, conservação, e novas construções; quer seja o ramal para o Pôrto Novo do Cunha, quer a continuação do tronco principal da estrada de ferro.

«Quarto — A Companhia obriga-se a construir o ramal da estrada de ferro para Pôrto Novo, no prazo de cinco anos, sem indenização alguma, além do que fôr estipulado conforme as condições já propostas ao Governo, sôbre a passagem da freguesia da União e Indústria para a estrada de ferro.

«Quinto — Terminado o ramal ao Pôrto Novo, a Companhia, sem prejuízo do pagamento do juro estabelecido na condição segunda, perceberá, dos lucros excedentes, a soma de 2.000:000\$000, por indenização dos prejuízos que lhe resultam da falta de execução do contrato de 29 de outubro de 1864 e encetará desde logo a construção do prolongamento da estrada de ferro pelo vale do Paraibuna, em direção à serra da Mantiqueira, empregando nessa construção 4/5 da renda líquida da estrada de ferro, e ficando 1/5 da mesma renda, durante o prazo do contrato, para a Companhia União e Indústria, que se obriga a concluir por sua conta o ramal de Juiz de Fora a Ubá.

«Sexto — Findos os 12 anos do contrato, passarão ao domínio do Estado tôdas as propriedades que nessa época possuir a Companhia União e Indústria, sem que tenha direito a indenização alguma.

«Sétimo — Por êste contrato, não fica o Governo inibido de fazer cessão da estrada de ferro D. Pedro II a qualquer empresa que tenha recursos para mais ràpidamente conseguir os fins da mesma estrada de ferro».

Esta proposta motivou a mais longa discussão. Sobre ela foi ouvida a Secretaria, disseram os profissionais, foi consultada a Secção do Império do Conselho do Estado, por mais uma vez, e por último o Conselho de Estado pleno. Tôdas as informações, pareceres e documentos que interessam a êste assunto foram impressos, e constam dos folhetos que vão anexos.

Não obstante a larga discussão que houve, querendo o Govêrno Imperial resolver tão importante questão, depois de completamente elucidados alguns pontos controvertidos, incumbiu o Sr. Conselheiro Manuel da Cunha Galvão, por Aviso de 10 de outubro último, de estudá-los. O seu trabalho, V. S. encontrará impresso em um folheto que vai junto, e de que não me ocuparei para não alongar esta exposição.

Tinha-se dado o último remate aos estudos da proposta, e era chegada a ocasião de resolvê-la, e efetivamente o foi, celebrando-se o contrato, por virtude do qual se transferiu da União e Indústria para a estrada de ferro de D. Pedro II, o serviço do transporte dos gêneros e produtos que a Companhia fazia em seus carros, cessando assim a concorrência, que se podendo manter por algum tempo entre as duas Emprêsas, devia ser a ambas prejudicial.

As cláusulas do Decreto que aprovou essa resolução do Govêrno são as que segue :

«I — A Companhia União e Indústria obriga-se a passar para a estrada de ferro D. Pedro II, até o dia 16 do corrente (janeiro), todo o seu tráfego de carga, tanto o que receber nas estações além Paraiba, até o Juiz de Fora, como até a Posse, convergindo êsse tráfico para a estação de Entre Rios, na dita estrada de ferro.

II — Tôdas as outras obrigações, a que está sujeita a dita Companhia pelo Decreto nº 3.325, de 29 de outubro de 1864, continuarão a ser por ela observadas na forma prescrita no mesmo contrato.

III — Deduzir-se-á a favor da Companhia, pelas cargas que transportar e entregar em Entre Rios, ou em qualquer das estações que se estabelecerem no prolongamento da estrada de ferro, até o Pôrto Novo do Cunha, ou pelo vale do Paraibuna, quer venham do interior, quer sejam remetidas da estação da Côrte, 25% da tabela dos fretes que vigorarem na estrada de ferro, e pertencerão os 75% restantes à renda da dita estrada.

IV — A quota, porém, que pela cláusula antecedente a Companhia tem de receber pelas cargas que entregar nas estações

da estrada de ferro, não excederá de trezentos contos de réis, e o que exceder reverterá em benefício da renda da mencionada estrada.

V — Esta concessão fica em vigor por 11 anos, tempo que resta da duração do contrato de 29 de outubro de 1864, o qual subsistirá na parte que não fôr modificada pela presente.

VI — Fica livre ao Govêrno, quando lhe convier, prolongar a estrada de ferro no leito da estrada da Companhia União e Indústria, sem que a mesma Companhia tenha direito a qualquer indenização pela cessação do gôzo da estrada garantido pelo contrato de 1864.

VII — A Companhia fica sujeita ao regulamento e tarifas que vigorarem na estrada de ferro D. Pedro II, na parte em que não fôr de encontro às cláusulas acima expressas.

VIII — Tanto na estação de Entre Rios, como na da Côrte, serão designados os armazéns que forem necessários para o depósito e movimento das cargas que a Companhia transportar e entregar na forma da cláusula III».

Como complemento destas medidas, baixou na mesma ocasião o Aviso de 16 de janeiro, concebido nos seguintes têrmos :

«Determinou a cláusula 8ª do contrato celebrado pelo Govêrno Imperial com a Companhia União e Indústria, em 13 do corrente, cuja cópia lhe remeto para seu conhecimento e execução na parte que lhe respeita, que tanto na estação de Entre Rios, como na da Côrte serão designados os armazéns que forem necessários para o depósito e movimento das cargas que a mesma companhia transportar e entregar, na forma da cláusula III. Para execução daquela cláusula designará V. S., na estação de Entre Rios, um ou mais armazéns que forem necessários para êste fim ; na estação da Côrte terão as referidas cargas acondicionamento separado, enquanto de outro modo se não providenciar.

«Em qualquer dos casos se fará a escrituração em separado, a fim de se poder verificar a quota que compete à Companhia União e Indústria, na forma da cláusula IV».

A celebração do contrato da Companhia União e Indústria foi acompanhada do decreto de nomeação do Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage para diretor da estrada de ferro D. Pedro II, sendo exonerado o Engenheiro Bento José Ribeiro Sobragi.

Sob a nova administração, o serviço técnico passou a ter a organização do Decreto nº 4.326, de 28 de janeiro, que nesta

parte alterou o de nº 3.627, de 16 de março de 1866. (Anexo 3).  
O pessoal técnico ficou assim composto :

<i>Categorias</i>	<i>Vencimentos</i>
1 Engenheiro-Chefe .....	12:000\$000
1 1º Engenheiro .....	8:400\$000
4 Chefes de Secção a .....	6:000\$000 24:000\$000
6 Ajudante de 1ª classe a .....	4:800\$000 28:000\$000
5 Ditos de 2º dita a .....	3:600\$000 18:000\$000
6 Condutores de 1ª dita a .....	3:000\$000 18:000\$000
9 Ditos de 2º dita a .....	2:400\$000 21:600\$000

Por Decreto de 29 de janeiro último, foi nomeado para exercer o lugar de Engenheiro-Chefe o Bacharel Antônio Maria de Oliveira Bulhões.

Por portarias de 1 do corrente foram também nomeados:

Chefe de Secção, o Engenheiro Jorge Rademaker Grenewald.

Chefe das Oficinas o Engenheiro José Carlos de Bulhões Ribeiro.

Chefe da Tração, o Engenheiro João Neri Ferreira.

Por portarias de 4 e 5 do corrente, foram nomeados para os lugares de Chefe de Secção e Ajudantes de 1.ª e 2.ª classe, criados pelo decreto acima citado, os Engenheiros : Chefe de Secção R. R. A. Hehl.

Chefe de Secção João Gomes do Val.

Chefe de Secção Francisco Pereira Passos.

Ajudante de 1ª classe Carlos Alberto Morsing.

Ajudante de 1ª classe J. Stanke.

Ajudante de 1ª classe Luís da Rocha Dias.

Ajudante de 1ª classe Henrique Joaquim da Costa.

Ajudante de 2ª classe Hermilio Cândido da Costa Alves.

Ajudante de 2ª classe João Batista de Carvalho.

Ajudante de 2ª classe Paulo Hermann.

Ajudante de 2ª classe A. Luidenbergue.

Ajudante de 2ª classe M. A. da Silva Reis.

Posteriormente, tendo pedido demissão do lugar de Inspetor-Geral do Tráfego o Engenheiro Antônio Augusto Monteiro de Barros, foi-lhe esta concedida, por Decreto de 8 do corrente e na mesma data nomeado para este lugar o Engenheiro Honório Bicalho.

Outras alterações houve no pessoal desta estrada durante o ano passado, e constam do mapa que acompanha este relatório.

Terminarei esta parte da minha exposição referindo que por Decreto nº 4.334 de 13 do corrente, que V. S. encontrará no anexo nº 4, se fizeram algumas reduções nas tarifas de vários gêneros de importação e exportação.

Os gêneros beneficiados pela nova tarifa, que já está em execução, foram os seguintes :

<i>Gêneros de exportação</i>	<i>Tarifa que Vigorava</i>	<i>Tarifa Atual</i>
1º Algodão em rama, tecidos e lãs ....	\$450 a arrôba	\$350 por arrôba
2º Queijos .....	\$450 a arrôba	\$300 por arrôba

*Gêneros de importação*

1º Uma pipa cheia .....	33\$270	25\$000
2º Meia dita idem .....	16\$632	12\$500
3º Um quarto de dita idem .....	8\$316	6\$250
4º Louça, mobilia encaixotada, peças de mármore ou carpintaria preparada, querozene, pagarão mais um aumento de porcentagem .....	—	\$594 por arrôba
5º Cal .....	\$700	\$200 por alqueire
6º Asfalto e cimento .....	\$180 (palmas)	\$250 por arrôba
7º Tijolos .....	29\$000	15\$000 por milheiro
8º Telhas .....	4\$000	15\$000 por milheiro
9º Paralelepípedos .....	\$180 por três	30\$000 por milheiro

## CAPÍTULO XVIII

### VÁRIOS RELATÓRIOS SÔBRE A UNIÃO E INDÚSTRIA

*Instruções expedidas ao Conselheiro M. C. Galvão, encarregando-o de estudos relativamente às propostas da companhia União e Indústria concernentes à Estrada de Ferro de Pedro II.*

N.º 1 — 3.<sup>a</sup> Secção — Rio de Janeiro — Ministério dos Negócios de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em 10 de outubro de 1868.

Tendo o Governo Imperial de tomar uma deliberação sôbre as propostas apresentadas pela Companhia União e Indústria, das quais V. S. tem pleno conhecimento, resolvi incumbi-lo do exame e estudo de alguns pontos indispensáveis para a definitiva deliberação do mesmo Governo. Partindo do princípio de que a Estrada de Ferro Pedro II não passará à Companhia União e Indústria senão mediante contrato de administração, sob a immediata e constante inspeção official, V. S. examinará se se pode chegar a um acôrdo com a mesma Companhia, para o fim de dirigir para a estrada de ferro todos os productos e artigos de exportação e de importação atualmente transportados na União e Indústria, quer do lado da Província de Minas, quer da Estação da Posse. Se no estudo desta questão chegar a um resultado affirmativo, estudará V. S. as cláusulas com que a administração da estrada de ferro deverá ser contratada, tendo em vista não só o transporte de passageiros e mercadorias, mas também a conservação de ambas as estradas e a da serra da Estrêla. Sendo do interêsse tanto da lavoura e do comércio como da administração pública a continuação das obras do ramal ao Pôrto Novo do Cunha, a construção do da Cachoeira, que forma a 4.<sup>a</sup> secção da estrada de ferro, e o prolongamento para o rio de São Francisco, através da Província de Minas Gerais, cumpre estudar o mais praticamente que fôr possível o modo por

que no contrato que se celebrar se estipulará acêrca destas obras, indicando-se a ordem de sua construção e a quota ou percentagem da renda líquida que deverá ser destinada para as respectivas despesas e a extensão da estrada em tôdas as suas dependências a que a Companhia será anualmente obrigada, calculando-se com os dados fornecidos pela estatística do tráfego atual de ambas as estradas. Auferindo a Estrada de Ferro de D. Pedro II vantagem importante com a reunião do tráfego da Estrada União e Indústria, tratará de indicar, baseando-se nos cálculos os mais exatos, a que puder chegar, a percentagem que deverá caber à respectiva companhia, não só pelo fato da cessão do seu tráfego, mas também pelos trabalhos da administração da estrada de ferro, que assume, e principalmente pela conservação da parte da estrada União e Indústria, entre a Posse e a raiz da Serra, que continuará a seu cargo. Na fixação desta percentagem não perderá de vista que convém muito estabelecê-la de modo que não haja complicação da escrituração geral da estrada de ferro, e da estrada União e Indústria, estudando se convirá, para evitar êste inconveniente, tirar a percentagem da renda geral ou da renda especial proveniente do tráfego atual da União e Indústria, procedendo-se para êste fim a uma escrituração em separado, ou se nesta última hipótese, convirá antes estabelecer uma quota fixa. A despesa do tráfego é objeto de transcendente importância. Constantes questões se suscitam nas estradas de ferro subvencionadas, a respeito da classificação das despesas, por se não haver previamente estabelecido quais as que devem ser levadas à conta geral do tráfego.

Para se evitarem dúvidas e contestações, e principalmente tratando-se de um contrato de administração para a nossa principal via férrea, no qual convém deixar ao administrador a necessária liberdade de ação e ao mesmo tempo acautelar os interesses do Tesouro Nacional, estudará com tôda a minuciosidade quais as despesas que devem correr por conta do tráfego geral, e as que devem ser levadas à conta do Governo, definindo-as com tôda a clareza e precisão. Sendo possível que as massas dos produtos a transportar pela via férrea, em virtude dêste contrato, não esteja em relação com o trem rodante que atualmente existe, cumpre examinar os meios de que se deverá lançar mão a fim de imediatamente atender-se às conveniências e necessidades do comércio e lavoura e o número de carros e locomotivas que será preciso para êste aumento de tráfego. Cumpre outrossim estudar o prazo de duração dêste contrato, se pelo tempo que ainda resta à Companhia União e Indústria para usufruir a estrada de rodagem do mesmo nome, ou por menor prazo; ficando bem claro que em qualquer hipótese o Governo terá a mais plena liberdade

de rescindi-lo se circunstâncias supervenientes aconselharem esta medida. Na hipótese de uma rescisão antes de expirado o prazo da duração dêste contrato, convém marcar desde já a compensação que será abonada à Companhia União e Indústria e bem assim o modo prático de se realizar esta compensação, sem prejuízo dela e com a maior comodidade para o Tesouro Nacional. Ficando estabelecido que os atuais empregados da estrada de ferro deverão ser conservados e que sua demissão, quando se tornar indispensável, será deliberada pelo Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, sob proposta da Companhia administradora; convém examinar quais os lugares da administração da Estrada de Ferro de D. Pedro II que não poderão ser posteriormente preenchidos, sem audiência do mesmo Ministério. A estas informações e estudos, V. S. adicionará quaisquer outros que julgar convenientes para esclarecimento de um assunto de tanta ponderação. Nesta data expeço aviso ao Ministério da Fazenda, mandando-lhe abonar a quantia de um conto de réis para ajuda de custo das viagens que terá de fazer, e ordem ao Diretor da Estrada de Ferro de D. Pedro II e ao Presidente da Companhia União e Indústria para fornecer-lhe não só transporte gratuito nos respectivos trens, mas também prestar-lhe todos os esclarecimentos e informações que lhe forem precisos para o bom êxito de sua comissão e para franquear-lhe tôdas as dependências das mesmas estradas que lhe convier examinar e estudar.

Deus guarde a V. S. — *Joaquim Antão Fernandes Leão.*  
— Sr. Conselheiro *Manoel da Cunha Galvão.*

RELATÓRIO APRESENTADO A S. EXCIA. O SR. CONSELHEIRO JOAQUIM ANTÃO FERNANDES LEÃO, MINISTRO E SECRETÁRIO DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS, PELO CONSELHEIRO MANOEL DA CUNHA GALVÃO.

Para examinar a estrada União e Indústria, parti de Petrópolis no dia 14 do corrente; a diligência, que me transportou, percorreu tôda a estrada até Juiz de Fora, em dez horas e um quarto; e como a extensão da estrada é de cento e quarenta e sete quilômetros, cêrca de vinte e quatro léguas, V. Ex<sup>a</sup> vê que a velocidade foi de duas e meia léguas por hora, pouco mais ou menos.

#### ESTRADA

Achei a estrada perfeitamente construída e conservada; as diligências muito boas e apropriadas para o serviço. Não tendo ponto de comparação que eu possa tomar no Brasil, recorro aos que eu conheci na França e na Inglaterra. Quando eu percorri aquêles países, em 1836 e 1841, ainda os caminhos de ferro estavam em embrião :

Nas estradas departamentais da França, de uma solidez extraordinária (calçamento de cubos de pedra), percorriam pesadas diligências puxadas por possantes cavalos.

Na Inglaterra, em magníficas estradas macadamizadas, belos carros, puxados por soberbos cavalos, transportavam os passageiros à razão de 13 até 15 milhas por hora; os cavalos iam a galope e as mudas nas postas faziam-se com uma rapidez extrema.

O serviço da União e Indústria me parece superior ao da França e pouco inferior ao da Inglaterra.

Não tomo por têrmo de comparação aquêles países, numa época mais moderna, a de 1865, em que eu tornei a vê-los, porque nêles se tinha operado uma mudança extraordinária.

Aquêles elementos de locomoção já não podiam satisfazer às necessidades do movimento.

Caminhos de ferro, de uma solidez e conforto completos, transportavam os passageiros à razão de 40 milhas por hora. No meio desta atividade incessante, os passageiros encontram os meios de satisfazer tôdas as suas necessidades.

#### PONTES

Achei as pontes perfeitamente conservadas; merece especial menção a ponte de ferro de Entre Rios, de sistema igual a uma que vi sôbre o Reno.

#### ESTAÇÕES

Pelas informações que tinha sôbre as estações, preparava-me a ver construções de luxo, mas a inspeção ocular não me produziu o mesmo efeito, algumas até me pareceram demasiadamente modestas. Devo confessar que algumas foram feitas com certo gôsto artístico. A de Juiz de Fora, que é a de mais vastas proporções, não podia conter os produtos que se dirigiam a ela.

A carga e descarga dos carros, a sua entrada e saída, e a distribuição das mercadorias de importação e exportação, tudo se faz com muito método, na melhor ordem.

#### OFICINAS

Chamaram a minha especial atenção as vastas oficinas da Companhia existentes em Juiz de Fora.

Os carros e diligências são fabricados nas oficinas; a matéria prima empregada é toda da Província, excetuando apenas alguma ferragem. O ferro de Minas não pode ainda ser aproveitado por causa da dificuldade do transporte do interior.

O preço dos produtos não é superior ao dos objetos importados. Existem oficinas de carpinteiro, marceneiro, correeiro e ferreiro.

A serraria contém serras horizontais, verticais, e algumas circulares. Existem algumas máquinas modernas, muito aperfeiçoadas, uma das quais figurou na última Exposição Universal de Paris, e para a qual eu peço a permissão de chamar a atenção de V. Ex<sup>a</sup>: é a máquina chamada carpinteiro, porque desempenha completamente todos os serviços de um carpinteiro: serra, fura, aplaina, etc.

O seu custo não é elevado pois é de 2:200\$000.

#### ESCOLA PRÁTICA DE AGRICULTURA

Acha-se quase concluído o edificio da escola prática de Agricultura, que a Companhia obrigou-se a fundar e manter, em virtude do Decreto nº 3.325, de 29 de outubro de 1864, que transferiu ao Estado a propriedade da estrada. É um belo edificio, bem colocado em terreno bastante elevado, com acomodações para 60 alunos.

Já possui o estabelecimento um museu de máquinas apropriadas à lavoura, notando-se uma coleção completa de arados desde a mais remota antiguidade até hoje.

Na coudelaria existem animais de raça cavalar e bovina, a mais pura, e espécimes de primor.

Entre os galináceos encontram-se as espécies a que o Senhor M. P. Ferreira Lage deu preferência em seus relatório anexo ao da Exposição Universal de 1867, apresentado a Sua Majestade o Imperador.

#### COLÔNIA DE D. PEDRO II

Percorri a Colônia de D. Pedro II, que a Companhia União e Indústria é obrigada a manter a expensas suas, em virtude de seu contrato. Visitei mesmo alguns colonos, indaguei se estavam satisfeitos. O seu bem estar manifestava-se pelos pomares, es-

tabelecimentos industriais e agrícolas e animais que existem em diversos prazos. Examinei um moinho movido por água e uma olaria.

#### PRESIDENTE DA COMPANHIA

O Sr. Mariano Procópio Ferreira Lage, Presidente da Companhia, perfeitamente adestrado nos negócios da Empresa e senhor de todos os seus detalhes ministrou-me as mais minuciosas informações e diversos dados estatísticos de que lançarei mão neste relatório.

É, na minha opinião, um administrador muito hábil.

A Companhia União e Indústria só com os seus recursos não podia abrir os diversos ramais que tendem a chamar para a estrada os produtos dos centros agrícolas onde eles estão mais concentrados. Harmonizando, porém, os interesses da Companhia com os das Províncias de Minas Gerais e Rio de Janeiro e com os dos fazendeiros da zona compreendida debaixo da esfera de atividade da estrada, elle conseguiu construir os ramais de que terei de me ocupar.

#### RAMAIS

Ao percorrer as estradas da União e Indústria e de D. Pedro II, ocorreu-me a seguinte observação :

Na primeira, a sua administração procura, por meio de ramais, chamar ao tronco principal os interesses dos centros produtores; nestes ramais empregam-se os capitais da Companhia, das Províncias, e dos fazendeiros. A extensão dos ramais é maior do que a do tronco. Na Estrada de Ferro de D. Pedro II observa-se o contrário, parece que ella não precisa dos pequenos tributários, e que isolada atravessa o espaço, certa de que os produtos a irão procurar. Parecia-me, no entretanto, acertado proceder em relação à estrada de ferro, da mesma sorte que se procede em relação à da União e Indústria. As Províncias de Minas Gerais e do Rio de Janeiro poderiam consignar fundos para serem empregados na construção de ramais empedrados, que dessem trânsito a carros: os fazendeiros viriam em auxilio e assim conciliavam-se os interesses.

Os únicos ramais tentados em relação a esta estrada foram, como já disse, o ramal férreo de Macacos, à custa de particulares; o ramal de Sapopemba ao Campo Grande, e o que está em termos de ser levado a efeito, da estação do Desengano a Valença; permita, porém, V. Ex<sup>a</sup>, que eu indique desde já os que

devem ser abertos na Província do Rio de Janeiro, em relação à 3.<sup>a</sup> secção :

1º Ramal da Aparecida à Sapucaia, que transportará 350.000 arrobas.

2º Ramal de São José do Rio Preto ao Chiador, que transportará 120.000 arrôbas.

3º Ramal de Bemposta ao Chiador, ou a Entre Rios, que transportará 120.000 arrôbas.

4º Ramal da Freguesia do Carmo ao Pôrto Novo do Cunha, que transportará 200.000 arrôbas.

5º Ramal do Pôrto Novo ao Pôrto Velho do Cunha, prolongando um pouco pela margem do rio Paraíba, que transportará 400.000 arrôbas.

Os ramais da Companhia União e Indústria, de cinco metros de largura, dos quais três empedrados, custam de 60:000\$000 a 70:000\$000 por légua de seis quilômetros.

#### UNIÃO E INDÚSTRIA

A estrada construída pela Companhia União e Indústria tem de extensão 24 léguas e meia, de seis quilômetros, sendo 11 léguas e 1.659 braças desde o alto da serra da Estrêla até a ponte de Entre Rios, sôbre o rio Paraíba.

Foi encampada a Companhia pelo Decreto n.º 3.325, de 29 de outubro de 1864, que transferiu ao Estado a propriedade da estrada pelo valor de 9.161:801\$682; a Companhia transferiu ao Estado a propriedade da estrada de Petrópolis ao Juiz de Fora, com as pontes e mais obras da mesma estrada, ramais em construção, casas de barreira, e pertenças da arrecadação da taxa.

Os acionistas conservaram a propriedade das estações, terrenos e trem rodante.

A receita líquida da estrada pertence à Companhia, cujo capital é de 1.800:000\$000.

O regulamento de polícia desta estrada foi modificado pelo Decreto n.º 3.370, de 2 de janeiro de 1865.

Os Estatutos da Companhia foram aprovados pelo Decreto n.º 3.469, de 10 de maio de 1865.

#### EXTENSÃO DA ESTRADA E DOS RAMAIS

A extensão da estrada e dos ramais, de que passo a tratar, é de 64,5 léguas, a saber: estrada União e Indústria 24,5 léguas;

ramal do Juiz de Fora a Ubá, 18 léguas; da Posse à Aparecida, 8 léguas; da Serraria ao Mar de Espanha, 8; e de Paraibuna a Flôres, 6 léguas; isto é, os ramais têm 40 léguas, e o tronco 24,5.

#### RAMAIS

A ramificação delineada, e em parte realizada pela Companhia União e Indústria, consta dos seguintes ramais:

1.º Da estação da Posse à freguesia da Aparecida, passando pela do Rio Prêto.

2.º Da Ponte de Carlos Gomes ao Pôrto Novo do Cunha, descendo pela margem direita do Paraíba.

3.º Da estação de Serraria à cidade do Mar de Espanha.

4.º Da estação do Paraibuna, pela margem do Rio Prêto, até a ponte das Flôres.

5.º Da estação de Juiz de Fora à cidade de Ubá, passando pelo Rio Novo.

#### RAMAL DA POSSE À APARECIDA

O Sr. Dr. Pena, quando engenheiro fiscal desta Companhia, informou em seu relatório de 29 de julho de 1867: — Que êste ramal deve ser considerado dividido em duas secções: a 1.ª, da estação da Posse a Rio Prêto, e a 2.ª, dêste último ponto à Aparecida.

Quanto à 1.ª, demonstra a sua importância, visto que a freguesia do Rio Prêto exporta anualmente de 120 a 150 mil arrôbas de café, mas que convém que estudos mais completos determinem se se deve preferir o traço adotado no plano apresentado, ou se convém antes demandar a estação de Luís Gomes, ou finalmente alguma das estações da estrada de ferro. Louvo-me no parecer de autoridade tão competente.

#### RAMAL DA PONTE DE CARLOS GOMES AO PÔRTO NOVO DO CUNHA

A estrada de ferro de D. Pedro II deve ser prolongada até o Pôrto Novo do Cunha à vista das leis e decretos em vigor: esta parte é a conclusão da 3.ª secção daquela estrada. Os poderes do Estado e a Imprensa têm-se ocupado por diversas vêzes desta parte da 3.ª secção.

A Companhia Mineira propôs-se a realizar êste importante melhoramento pela quantia de 3.500:000\$000; mas não tendo ela chegado a um acôrdo com o Govêrno sôbre as condições do

contrato, dissolveu-se aquela Companhia, e o antecessor de Vossa Excelência mandou pôr a obra em hasta pública, porém não tendo sido aceita nenhuma das propostas apresentadas, e nem mesmo as que apresentou a Companhia União e Indústria para um ramal de estrada de rodagem, mandou começá-la por administração.

A importância do ramal está demonstrada, já pelas ordens do Governo expedidas a seu respeito, já pelas propostas diversas apresentadas ao Governo, já finalmente pela massa de produtos que tem de percorrê-lo.

Pelo relatório já citado do Dr. Engenheiro Pena, os produtos de exportação da Província de Minas, relativos à zona compreendida entre as Três Barras e Porto Novo do Cunha, elevam-se a cerca de 500.000 arrôbas de café, e 70.000 de outros gêneros, e importa 370.000 de mercadorias diversas, havendo, portanto, um movimento de 960.000 arrôbas de gêneros de exportação e importação.

Pelo que toca à margem direita do Paraíba, na Província do Rio de Janeiro, só as freguesias da Aparecida e Carmo podem exportar cerca de 400.000 arrôbas.

O mesmo engenheiro não tem informações sobre a restante exportação e toda a importação. Vê-se, pois, que o movimento anual é de 1.340.000 arrôbas, algarismo êste pouco mais elevado do que o que me forneceu o Sr. Presidente da Companhia União e Indústria.

Penso que nenhum dos ramais a construir ao longo da estrada União e Indústria deve ser de estrada de ferro, todos devem ser de estrada de rodagem ordinária: os ramais não podem ser de classe superior ao tronco; mas hã a observar que o ramal pode ser considerado em relação à estrada de ferro. Mas se o ramal de estrada ordinária satisfaz às necessidades da lavoura e do comércio, por que razão despender mais capitais e demorar mais tempo a obra, quando ela pode ser construída mais prontamente e com menos capitais, considerando-a como ramal da estrada União e Indústria, e empregar a diferença da despesa quer nos prolongamentos da estrada de ferro, quer na construção de outros ramais, como lembram os Excelentíssimos Conselheiros de Estado?

Acresce mais a seguinte observação: os produtos transportados pela estrada União e Indústria, que tem cerca de 24 léguas de extensão, elevam-se a 2.793.286 arrôbas; por que razão o ramal da estrada de Entre Rios a Porto Novo do Cunha, que tem cerca de 10 léguas e que transporta apenas 1.360.000 arrôbas, carecerá de estrada de ferro?

Resta a resolver qual a margem do rio Paraíba deve ser destinada para o ramal.

O projeto de ramal em conclusão da 3.<sup>a</sup> secção da estrada de ferro é ao longo da margem esquerda, e o projeto da estrada União e Indústria é pela margem direita.

Não possuindo elementos suficientes para aconselhar qual o melhor traço, entendo que deve se proceder aos estudos necessários, que habilitem o Governo a resolver.

#### RAMAL DA SERRARIA À CIDADE DO MAR DE ESPANHA

Êste ramal está aberto ao trânsito em tôda a sua extensão.

Construiu-se como complemento uma ponte sôbre o rio Paraíba, que facilitava a comunicação com a estação da Serraria, por meio de trilhos de ferro.

Não sendo empedrado êste ramal, torna-se muito mau o seu estado durante a estação chuvosa, apesar do cuidado que presta a Companhia à sua conservação.

#### RAMAL DA ESTAÇÃO DO PARAIBUNA ÀS FLÔRES

Está concluído êste ramal, para cuja abertura concorreram a Província do Rio de Janeiro, com 30:000\$000, e os fazendeiros, com 60:000\$000; tomando a Companhia o encargo de sua conservação e empedramento.

Não sei se o traço adotado é o preferível à vista das seguintes ponderações, para as quais eu tomo a liberdade de chamar a atenção de Vossa Excelência.

Se um ramal que, partindo de Flôres em direção à estação do Comércio e à do Desengano, tem de ficar com cêrca de seis léguas de extensão no primeiro caso, e de oito no segundo, e se a distância que os produtos têm de percorrer, descendo pelo ramal que se executa, e dando volta por Entre Rios, é próximamente de 19 léguas para a do Comércio e de 21 para a do Desengano, parece que novos estudos se devem fazer para se fixar o traço definitivo.

Pois não se pode desprezar o ônus de transporte por uma extensão de 13 léguas, para todos os produtos compreendidos na zona de que se trata; se bem que o concurso da Província e dos fazendeiros parece demonstrar que os seus interêsses foram bem consultados.

#### RAMAL DE JUIZ DE FORA A UBÁ

Transcreverei aqui as palavras do Sr. Engenheiro Pena, pelas quais Vossa Excelência verá com que empenho convém acelerar a conclusão dêste ramal:

«Das 18 ou 19 léguas que, segundo o projeto, deve medir êste ramal, acham-se abertas as sete primeiras, duas das quais já estão empedradas.

«Excetuando a estrada pela margem do Paraíba até o Pôrto Novo do Cunha, nenhum dos ramais de que temos tratado me parece de tanta utilidade como êste.

«Pela parte atualmente aberta ao trânsito, já se transporta a maior parte das cargas que recebe a estação do Juiz de Fora, mas êste movimento de cargas é uma diminuta parte daquele que se deve esperar, logo que o ramal aberto em tôda a sua extensão ofereça saída fácil e barata aos produtos da importante lavoura do vale do rio Pomba.

«A abertura de uma estrada, que comunique o vale do rio Pomba com a estrada União e Indústria, é um melhoramento cuja importância não tem escapado à atenção do Govêrno provincial de Minas.

«Para o seu comêço já concorreu o mesmo Govêrno com a quantia de 120:000\$000, e não se descuida, segundo sou informado, de promover a sua continuação.

«Será um grande benefício para os Municípios do rio Pomba e Ubá e parte dos de Leopoldina e Mar de Espanha, cuja agricultura, dispondo aliás de um solo fertilíssimo e de todos os elementos naturais de prosperidade, acha-se entretanto acabrunhado pelas enormes dificuldades com que luta para a exportação de seus produtos, por falta de boas vias de comunicação.»

Percorri êste ramal na extensão de seis léguas, cinco das quais estão empedradas. Estão abertas ao todo nove léguas.

#### ESTRADA NORMAL DA SERRA DA ESTRÊLA

A Companhia União e Indústria entrega hoje, na raiz da serra da Estrêla, os produtos transportados desde Juiz de Fora, quer pelo tronco principal da Estrada, quer pelos seus ramais, e por isto se encarrega da conservação da estrada normal da serra da Estrêla; mas concentrando êstes produtos na estação de Entre Rios, terá de ficar abandonada esta estrada denominada normal.

Se, porém, aos novos interesses da Companhia União e Indústria é indiferente a sorte dessa estrada, não é assim em

relação aos interesses da cidade de Petrópolis, e de toda a zona adjacente à estrada União e Indústria, desde Petrópolis até a estação da Posse, e bem assim da Imperial Companhia de Navegação a vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis.

Transcreverei aqui as palavras de Sua Excelência o Sr. Marquês de Olinda, proferidas na conferência das Secções reunidas do Império e Fazenda, do Conselho de Estado, tratando da concentração das cargas em Entre Rios:

«Há ainda outra razão e de muito maior importância.

«Se o contrato se fizer, desde já veremos a perda de grandes capitais empregados em Petrópolis, na estrada de ferro de Mauá e na navegação deste nome, e além disto a perda do grande capital do Governo na empresa da estrada União e Indústria, e disto fez menção o Conselheiro Diretor, o Sr. Galvão, e ainda mais o grande dispêndio que se há de fazer com as duas colônias, as quais, fiquem certos, hão de começar a definhar desde o momento do contrato porque, desde então, não terá a União e Indústria o mesmo interesse na sua prosperidade. Ora, o Governo é senhor de ambas as estradas: convir-lhe-á abandonar uma só para auxiliar outra? Pois é o que há de acontecer com o contrato.

«É mistér, pois, quando se trata de regular este objeto com a União e Indústria, providenciar logo e ao mesmo tempo a sorte dos outros estabelecimentos que estão anexos com a estrada desta.

«Deixar isto para depois é verdadeira ilusão.

«Uma vez segura a União e Indústria, que lhe importará o destino de outras empresas?

«Os acionistas já estão pagos dos dinheiros com que entraram, e têm mais doze anos para desfrutar a estrada. Imprudente será o Governo se não regular tudo ao mesmo tempo, tratando só de amparar uma estrada, a União e Indústria.

«Doze anos, hoje, são um dia na vida dos povos, amanhã estaremos ocupados com as dificuldades do abandono em que ficaram outras empresas. Há a idéia da venda da estrada de D. Pedro II, por isso mesmo é necessário providenciar o futuro deste estabelecimento.

«O comprador não há de tratar senão de si; é necessário, portanto, fixar desde já o regime das relações de ambas as estradas para que uma não seja sacrificada à outra...»

Sua Excelência o Sr. Visconde de São Vicente, na mesma conferência disse: «Resta considerar como ficarão Petrópolis,

estrada de ferro e navegação de Mauá. Sem dúvida isto deve merecer a atenção do Govêrno. Seria anti-político acabar com Petrópolis; é de uma grande comodidade na estação calmosa: pode ser uma boa sede para algumas manufaturas, e é o recreio geral de uma grande capital...»

É, portanto, indispensável que a Companhia União e Indústria se obrigue a conservar em boa estado a estrada normal da serra da Estrêla, para manter o tráfego que fôr reclamado pelos produtos de agricultura e do comércio, e é êste um dos tópicos das instruções que Vossa Excelência me dirigiu.

*Passageiros*

Estrada de Ferro de D. Pedro II .....	480.380
Estrada União e Indústria .....	16.418
Navegação e Estrada de Ferro de Petrópolis .....	42.901
	<hr/>
	539.699

Temos, pois, atualmente, três Diretorias de vias de comunicação independentes entre si: a da Estrada de Ferro de D. Pedro II, a da Companhia União e Indústria e a da Companhia de Navegação a Vapor da Estrada de Ferro de Petrópolis.

O seu estado atual é florescente, como se depreende das tabelas de ns. 1, 2 e 3; mas o prolongamento da estrada de ferro até Entre Rios veio perturbar êste estado de coisas.

Os meios apresentados para resolver as dificuldades foram diversos, a saber:

1.º A Companhia União e Indústria apresentou proposta para concentrar as cargas em Entre Rios, percebendo uma quota parte da receita aumentada à estrada de ferro por esta concentração.

2.º A mesma Companhia apresentou proposta para arrendar a estrada de ferro.

3.º Vender o Govêrno a uma companhia estrangeira não só a estrada de ferro de D. Pedro II, como a da Companhia União e Indústria.

4.º Confiar a administração da estrada de ferro de D. Pedro II à Companhia União e Indústria.

Os pareceres do Sr. Diretor da Estrada de Ferro de D. Pedro II e da secretaria da Agricultura demonstraram que a 1.ª e 2.ª propostas não eram vantajosas para o Estado.

O 3.º meio lembrado resolve completamente a questão, pois uma companhia poderosa, organizada em Londres, pode tomar a

si os serviços das três emprêsas, comprando as duas primeiras ao Estado, e indenizando os acionistas da Companhia União e Indústria do valor de suas ações, e a terceira à respectiva companhia.

Êste meio, porém, tem encontrado repugnância, porque não se quer alienar estas emprêsas a companhia estrangeira — e entende-se que as finanças do Brasil não estão ainda no caso de exigir sacrificios de semelhante ordem.

Resta o meio de confiar a administração da estrada de ferro de D. Pedro II à Companhia União e Indústria, por Vossa Excelência admitido. Êste meio concilia perfeitamente os interesses destas duas Emprêsas, que se fundem numa.

Empregando-se a renda líquida da estrada de ferro no seu prolongamento; os auxilios prestados pelas Províncias do Rio de Janeiro e de Minas Gerais na construção de ramais, que venham se entroncar na estrada de ferro; parte da renda líquida da Companhia União e Indústria e quaisquer auxilios prestados pelos fazendeiros daquelas duas Províncias na construção de ramais que demandem a estrada, ligam-se os interesses do Govêrno Geral, das duas Províncias, da lavoura e do comércio, e poderão se desenvolver as vias de comunicação das Províncias de Minas Gerais e do Rio de Janeiro com uma rapidez avantajada.

E' verdade, que êste meio não cura dos interesses de Petrópolis e da estrada de ferro Mauá; mas pela conferência do Conselho de Estado, vê-se quais os meios a lançar mão, no caso de precisarem de auxilio êstes preciosos elementos de nosso bem estar.

Debaixo destas bases, em virtude das instruções que Vossa Excelência se dignou dirigir-me, formulei o incluso projeto de contrato, que tenho a honra de submeter à aprovação de Vossa Excelência.

Devo, antes de terminar, declarar a Vossa Excelência que êste projeto não representa a totalidade das minhas idéias, mas apenas aquelas que foram aceitas pelo Sr. Ferreira Lage, e bem assim as do mesmo, que eu aceitei.

A lealdade e zêlo, que costumo desenvolver nos negócios que me são confiados, me obrigam a apresentar aqui algumas daquelas idéias, que foram sacrificadas.

1.<sup>o</sup> Eu entendia que era conveniente que uma só administração tomasse a seu cargo não só a estrada de ferro de D. Pedro II e da rodagem da União e Indústria, mas também os serviços da Imperial Companhia de Navegação e estrada de ferro de Petrópolis, não só porque assim satisfazia melhor o conjunto de interesses das três emprêsas, como porque tinha assim certeza de que

se evitariam as fatais conseqüências de que tratei, no meu parecer de 20 de março último, a saber:

1.º A estrada União e Indústria, da Posse a Petrópolis ficar abandonada.

2.º A decadência da cidade de Petrópolis.

3.º O abandono da estrada normal da serra da Estrêla.

4.º A imperial Companhia de Navegação e estrada de ferro de Petrópolis ficarem aniquiladas.

O Sr. Ferreira Lage, porém, entende que depois do cruzamento das duas estradas, de ferro e da União e Indústria, não convém ligar interesses, que ficaram desligados pela nova ordem de coisas.

O asserto do Sr. Ferreira Lage tem seu fundamento na consulta do Conselho do Estado, pois pela ata da conferência das Secções reunidas do Império e Fazenda, do Conselho de Estado, de 3 de abril último, vê-se que alguns dos Srs. Conselheiros de Estado opinaram que para salvar Petrópolis e a respectiva estrada de ferro conviria: conseguir da Província do Rio de Janeiro que remove a sua capital para Petrópolis; estabelecer ali algumas oficinas, ou outros meios de engrandecimento; conceder uma pequena subvenção à estrada de ferro de Mauá, remover para Petrópolis os arsenais de Guerra e Marinha, e a fábrica de armas da Conceição.

2.<sup>a</sup> Parecia-me que a administração de duas estradas tão importantes, como a de ferro de D. Pedro II e a da União e Indústria, demandavam uma administração mais numerosa do que a atual da Companhia União e Indústria, que compõe-se apenas de três membros, e que conviria aumentá-la, dando-lhe mais dois diretores, da nomeação do Govêrno, e que seriam os seus intérpretes na Diretoria; mas o Sr. Ferreira Lage declarou achar-se com fôrça de arcar contra as dificuldades e trabalhos da nova administração.

3.<sup>a</sup> Quando tratei dos ramais da estrada União e Indústria, manifestei a minha opinião de que o ramal da estrada de Entre Rios a Pôrto Novo do Cunha devia ser de estrada de rodagem, no entretanto no contrato vem declarado que a estrada será de ferro; provém isto de pedir o Sr. Ferreira Lage o cumprimento não só da lei que determinou que fôsse êste ramal da estrada de ferro, como a continuação do que o Govêrno já resolveu, e está em execução, e não poder êle arrostar a animosidade dos fazendeiros da localidade, se tivesse de fazer a substituição.

4.<sup>a</sup> Lembrei-me que parte da renda líquida da estrada de ferro fôsse entregue ao govêrno; 4 ou 5 %; mas uma vez que as

nossas finanças não são tais, que seja necessária a venda da estrada, entendi que o Estado podia prescindir desta pequena parcela, e que conviria antes empregá-la em dar impulso às nossas vias de comunicação, melhoramento êste em que estamos atrasados, como ficou patente no folheto — *O Império do Brasil na Exposição Universal de 1867, em Paris*.

5.<sup>a</sup> Procurei obter que a quota de lucros da Companhia União e Indústria fôsse 20 %; mas o Sr. Ferreira Lage insistiu nos 25 % e sustentou a sua opinião com a demonstração inclusa (anexo n.º 4), em que faz ver que a Companhia União e Indústria, pela concentração das cargas em Entre Rios, tem um prejuízo de 291:521\$637; e como os 25 % sôbre a carga transportada pela estrada durante o ano de 1867 correspondem a 290:000\$000, parece aceitável esta condição. O lucro da estrada de ferro é evidente, pois, pela informação do Sr. Diretor da Estrada de Ferro de D. Pedro II, de 14 de fevereiro de 1868, há uma receita para a estrada de ferro de 986:000\$000, e como o acréscimo da despesa que terá de fazer a Estrada de Ferro é de 200:000\$000, como se depreende do parecer do Sr. Diretor interino, de 7 de julho último, segue-se que a estrada de ferro terá um aumento da receita líquida de 726:000\$000 por ano. Portanto, a Companhia União e Indústria apenas terá para fazer face ao prejuízo, ao passo que a Estrada de Ferro lucra.

6.<sup>a</sup> O fundo de reserva da Companhia, pelo Decreto número 3.460, de 10 de maio de 1863, nunca será inferior a 10 % do capital social, e como o capital é de 1.800:000\$000, segue-se que o fundo de reserva nunca deve ser inferior a 180:000\$000. Mas a Companhia, não tendo limite máximo, poderá elevá-lo indefinidamente; parece necessário fixar também êste limite. Achando-se o fundo de reserva atualmente elevado a 217:926\$664, pediu o Sr. Ferreira Lage autorização para poder elevá-lo a 400:000\$000 como uma indenização pelos lucros que a Companhia deixa de perceber, e como uma justa compensação dos prejuízos causados pelo Decreto de 1864.

A necessidade de celebrar um contrato com a Companhia União e Indústria é clara. O Governo não deve demorar por mais tempo, porquanto cada dia de demora importa em alguns contos de réis, e a demora havida já lhe causou um prejuízo de cêrca de 800:000\$000 que é a receita líquida que lhe caberia pela concentração das cargas em Entre Rios.

O pensamento dominante do projeto de contrato é interessar a Companhia em trazer para a estrada de ferro a maior soma de produtos. No entretanto o maior lucro é para esta, visto que a Companhia recebe apenas 25 % do que toca à estrada de ferro.

Procurei fazer com que a Companhia não tivesse o menor interesse em conservar a sua autonomia, e que, pelo contrário, procurasse fundir-se, ou assimilar-se na estrada de ferro.

Pelas combinações apresentadas, é possível que a Companhia concentre tal soma de cargas na estrada de ferro que, pela formação do fundo de amortização, a Companhia deixe de existir antes de doze anos do contrato de 1864, e o Govêrno venha arrecadar até os 25 % que tem de conceder-lhe.

Dei talvez mais desenvolvimento do que devera a êste trabalho, mas a magnitude da questão é tal, que eu entendi que era melhor tratá-la em todos os seus detalhes, e isto mesmo Vossa Excelência me recomendou.

Deus Guarde a Vossa Excelência — Ilm. e Exmo. Sr. Conselheiro Joaquim Antão Fernandes Leão, Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. — *Manoel da Cunha Galvão.*

## PARTE QUARTA (1868)

### I — ESTRADA UNIÃO E INDÚSTRIA

Esta Companhia continua a cumprir as disposições do seu contrato, que são as mesmas a que se refere o Decreto n.º 3.325, de 29 de outubro de 1864.

Durante o ano passado a sua receita foi de ..... 1.851:040\$953 e a sua despesa atingiu o algarismo de ..... 1.737:316\$116. Verificou-se consequentemente um saldo de ... 113:724\$837. Se, porém, adicionarmos à receita o saldo que passou dos exercícios anteriores, na importância de 219:336\$779, eleva-se o saldo a 333:061\$616 ou 333:044\$612.

#### A receita proveio das seguintes fontes:

Fretes .....	1.150:312\$684
Taxa .....	400:882\$498
Barreiras .....	219:342\$827
Diligências .....	34:390\$107
Correio .....	12:000\$000
Arrendamento .....	4:691\$996
Comissão de 50 réis por arrôba .....	12:008\$650
Aluguel de sacos .....	7:315\$320
Eventuais .....	10:096\$871

#### A despesa refere-se às seguintes verbas:

Tráfego .....	908:791\$724
Conservação .....	536:952\$830
Ordenados .....	40:245\$450
Colonos de Pedro II .....	4:446\$647

Escola prática da Agricultura .....	44:368\$325
Ramal do Rio Preto .....	153:443\$494
Materiais de transporte .....	14:203\$786
Indenizações .....	6:879\$785
Despesas diversas .....	27:984\$075

Conquanto fôsse o tráfego desta estrada inferior ao do ano passado, quanto à massa de produtos transportados, contudo é representado por importantes algarismos, como se vê:

Exportadas .....	1.808.308 — 5
Mercadorias importadas .....	684.287 — 26
	<hr/> 2.492.595 — 31

Para esta diferença de 200.690 arrôbas influíu naturalmente o transporte feito pela estrada de ferro de D. Pedro II, das mercadorias recebidas na estação de Entre Rios, que outrora seguiam pela União e Indústria.

Do saldo verificado no exercício de 1868 deduziu-se ainda:

Comissão da Diretoria .....	20:486\$643
Fundo de reserva .....	31:460\$929
Dividendo 13.º .....	120:000\$000
Dividendo 14.º .....	120:000\$000

Para o exercício corrente passou o saldo de 41:117\$045.

O fundo de reserva da Companhia elevou-se a 260:200\$450, equivalente a 14 % do capital da Empresa, conseguintemente superior ao marcado pelos Estatutos. Estando pois a Empresa em condições tão favoráveis, propôs a Diretoria a criação de um fundo de amortização, tirado do saldo dos lucros líquidos, depois de deduzido o dividendo dos acionistas, na razão de 10 % ao ano. Este fundo, durante os 11 anos que restam à Companhia de existência, tem por fim o resgate integral do seu capital, que é hoje de 1.800:000\$000.

Comparada a receita e despesa do exercício de que trato com as dos anteriores a contar de abril de 1858, temos:

EXERCÍCIOS	RECEITA	DESPESA	SALDO
1858 (abril a dezembro)....	217:242\$595	193:740\$989	23:501\$606
1859.....	468:543\$205	369:575\$448	98:967\$757
1860.....	616:654\$454	463:224\$351	153:430\$103
1861.....	909:362\$792	660:357\$834	248:986\$928
1862.....	687:449\$522	588:900\$608	92:248\$914
1863.....	651:563\$922	554:778\$166	96:785\$756
1864.....			
1865.....	1.527:423\$276	1.133:734\$891	393:689\$385
1866.....	1.741:922\$391	1.370:190\$096	371:723\$305
1867.....	2.375:117\$112	1.789:058\$332	586:058\$780
1868.....	1.851:040\$953	1.737:313\$115	113:727\$833

O movimento de passageiros e mercadorias nesse mesmo período foi o constante da seguinte tabela, mais eloqüente demonstração das vantagens que a lavoura e o comércio têm auferido da União e Indústria, desde que esta estrada foi aberta ao tráfego.

EXERCÍ- CIOS	PASSAGEIROS			MERCADORIAS			TOTAL
	DO INTERIOR	PARA O INTERIOR	TOTAL	EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO	
				Café	Diversos	Diversos	
1858.....	2 827	2 672	5 499	503.418 25	6 450 24	236.668 ..	746.547 9
1859.....	4.486	4.440	8.926	1.082.172 14	18.231 12	449.003 ..	1.549.407 18
1860.....	5.519	4.574	10.093	1.362.190 25	8.225 22	464.281 ..	1.834.693 14
1861.....	5.934	7.571	13.505	1.576.826 16	19.273 17	427.232 ..	2.023.332 6
1862.....	6.880	7.411	14.291	771.598 24	66.270 18	569.943 ..	1.407.812 13
1863.....	6.876	6.700	13.576	986.072 29	103.152 30	498.862 ..	1.583.087 27
1864.....	6.987	6.975	13.962	887.200 18	155.199 16	576.812 ..	1.619.212 2
1865.....	7.324	7.129	14.453	1.309.006 23	152.871 11	714.146 4	2.176.824 6
1866.....	7.317	7.585	14.902	1.326.797 21	122.496 5	770.252 22	2.219.536 8
1867.....	8.299	8.149	16.418	1.982.259 ..	85.536 1	725.491 ..	2.793.286
1868.....	10.869	11.100	21.969	1.673.622 28	134.685 9	684.237 26	2.392.695 4

O movimento ascendente dos produtos da exportação, na maior parte representados pelo café e o algodão, não é resultado de aumento progressivo da lavoura, na zona servida pela União e Indústria, mas de aumento de fregueses, em razão não só da abertura de novas estradas, como do sistema empregado pela Companhia para adquiri-los.

Se aumento tem havido na lavoura, é elle muito pouco sensível, e isto mesmo nos quatro últimos anos com referência ao período de 1862 a 1864 em que as safras foram consideravelmente reduzidas. Com obras extraordinárias, fora das condições do seu contrato de 29 de outubro de 1864, despendeu a Companhia, no ano passado, a quantia de 361:865\$714, a saber:

Com o ramal da Posse até a Aparecida .....	2:329\$680
Com o ramal da Serraria ao Mar de Espanha .....	14:390\$890
Com o ramal da Paraíba a Flôres .....	153:443\$494
Com o ramal do Juiz de Fora a Ubá .....	86:692\$780
Estação hotel e outras obras no Juiz de Fora .....	54:041\$270
Estação e outras obras na Paraíba .....	3:058\$540
Com pontes e outras obras na Serraria .....	5:002\$580
Com estação, hotel e outras obras em Entre Rios .....	49:906\$480

## II — COLÔNIA DE D. PEDRO II

A Companhia, por virtude do disposto nos §§ 2.º, 3.º e 4.º da condição 2.ª do Decreto n.º 3.325, de 29 de outubro de 1864, se obrigou a continuar na direção desta Colônia, para o fim de

não só manter o serviço criado, como promover os meios de seu desenvolvimento.

Este estabelecimento não tem tido o progresso correspondente aos sacrificios, que com elle se têm feito; a própria Companhia o reconhece: e confessando-o, convém conhecer-lhe as causas, para combatê-las; porquanto está em posição conveniente, e cercada de elementos de prosperidade.

Em dezembro de 1867, a sua população constava de 1.082 alemães e 117 brasileiros — total 1.199.

Os que se empregam na lavoura occupam na Colônia 170 prazos cultivados, com 3.100.902 braças quadradas de superfície. Sendo a superfície total da Colônia de 3.394.107, estão presentemente desocupados 18 prazos, com 293.205 braças quadradas. A divida dos colonos, que em 1867 era de 73:800\$276 está hoje reduzida a 67:324\$856.

A despesa durante o ano passado foi de 4:446\$640.

As três escolas da Colônia foram frequentadas durante o ano findo por 140 almas, sendo 91 do sexo masculino, 47 do feminino: 81 católicos e 59 protestantes.

### III — ESCOLA PRÁTICA DE AGRICULTURA

Este importante estabelecimento, fundado e mantido pela Companhia, para o ensino gratuito dos métodos aperfeiçoados de lavoura e criação de animais domésticos, há de produzir, estou certo, os mais fecundos resultados.

Esta obrigação, a que a Companhia se sujeitou em 1864, vai sendo cumprida do modo o mais satisfatório. Os edificios estão quase concluídos, e os terrenos de lavoura preparados. A Companhia já organizou um projeto de estatutos e um programa de ensino, e pretende inaugurar a escola por todo o mês de junho futuro, precedendo de uma exposição agrícola, que já annunciou para esse tempo.

Foram despendidos no ano passado, com a construção do edificio, aquisição de máquinas, utensilios, compra de animais, biblioteca etc., a quantia de 44:368\$325.

O contrato que fez com o Governo Imperial a Companhia União e Indústria, em janeiro d'este ano, para transferir à estrada de ferro de D. Pedro II o serviço do transporte das mercadorias, até então a cargo da mesma Companhia, med'ante as cláusulas mencionadas no Decreto n.<sup>a</sup> 4.320, de 13 de janeiro último, marcou-lhe um novo período de existência, uma situação nova.

Tendo tratado dêste objecto em outro lugar, refiro-me ao que então disse.

A 15 de janeiro officiou o Presidente da Companhia União e Indústria, dizendo que não tendo sido contemplada entre as condições do contrato, que ultimamente celebrara, a de poder a Companhia receber café e outros gêneros (mediante a comissão do estilo, que os fazendeiros pagam) nas estações da estrada de ferro, que se criarem de Entre Rios ao Pôrto Novo, e de futuro na direção do prolongamento da estrada de ferro, para entregar afinal tôdas essas cargas à mesma estrada, condição que Sua Excelência o Sr. Ministro prometera considerar em ato isolado, era oportuno dar Sua Excelência suas ordens, na conformidade do que anteriormente se tinha assentado. A êste respeito, baixou o Aviso de 13 de janeiro, que, com o documento a que se refere, encontrará Vossa Senhoria no anexo sob n.º 19.

Concluirei lembrando que tendo o Engenheiro Herculano Veloso Ferreira Pena pedido exoneração do cargo de fiscal desta Companhia, por portaria de 18 de fevereiro do ano passado, foi nomeado em sua substituição o Bacharel Raimundo Teixeira Belfort Rôxo, o qual pedindo demissão em janeiro último, lhe foi concedida, nomeando-se então, a 22 de janeiro, para exercer o lugar provisoriamente, o Engenheiro Januário Cândido de Oliveira, com os vencimentos de 2.<sup>a</sup> classe, sem transporte. Está em exercício desde 28 do corrente.

## PARTE QUINTA

### I — TELÉGRAFOS

O serviço telegráfico no Império é ainda muito limitado, e, a maior parte das linhas construídas, não se pode dizer que o tenham sido regularmente, pelo que não poderão funcionar ainda em tôda a sua extensão. Na linha do Sul, principalmente, grande tem sido o trabalho para corrigir os defeitos numerosos, resultantes de sua precipitada e mal dirigida construção; essas correções, porém, ainda não estão terminadas.

As linhas funcionam, pois, interpoladamente, e ainda assim com freqüentes interrupções, devidas quer às causas notadas, quer aos accidentes, que são numerosos.

Ora são os fios partidos que interrompem as comunicações, ora os cabos arrebentados; aqui os postes que de pôdre desabam, ali é a electricidade do raio que funde o material, acolá as inundações que levam em sua impetuosidade os postes e os próprios cabos, partidos nos pontos de junção com as linhas terrestres: não

poucas vêzes a malignidade, a ignorância, e quantas vêzes também os interesses políticos mal aconselhados nas épocas eleitorais. Os escândalos que há pouco se deram na Conceição do Arroio, do Rio Grande, e em vários pontos de Santa Catarina reclamam as mais sérias e enérgicas providências.

Presentemente existem construídos no País pouco mais ou menos 2.732 quilômetros de linhas telegráficas, dos quais pertencem à rêde geral 2.093 e aos caminhos de ferro 639.113 quilômetros. Êstes, poucos serviços prestam em geral aos particulares.

Na rêde geral as linhas construídas são assim divididas:

<i>Linha parcial da Côrte a Petrópolis</i>			
<i>Estações</i>		<i>Km</i>	<i>Léguas</i>
Estação Central .....			
Prainha .....			
Raiz da Serra .....		42,90	6 ½
Petrópolis .....		12,	2
		<hr/>	<hr/>
		54,90	8 ½

## ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II — RELATÓRIO DO ANO DE 1869

APRESENTADO AO ILM.º E EXM.º SR. CONSELHEIRO DIOGO VELHO CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE, MINISTRO E SECRETÁRIO DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS PÚBLICAS POR MARIANO PROCÓPIO FERREIRA LAGE, DIRETOR DA MESMA ESTRADA

Ilm.º e Exm.º Sr.

Em cumprimento do art. 25 do Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 4.372, de 20 de maio de 1869, tenho a honra de passar às mãos de Vossa Excelência o relatório do dito ano, primeiro de minha administração na Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Em 25 de abril dêsse ano, apresentei ao digno antecessor de Vossa Excelência o relatório do ano antecedente; mas, tendo tomado conta da administração em 15 de janeiro, apenas pude indicar as necessidades mais palpitantes no serviço da Estrada de Ferro, propondo os meios que me pareciam indispensáveis para levá-las a efeito.

Agora, apoiado nos minuciosos relatórios, que me dirigiram os Srs. Inspetor Geral do Tráfego e Engenheiro em Chefe, procurarei entrar em considerações mais desenvolvidas, tratando de cada uma das divisões dos serviços sob minha direção.

## PRIMEIRA DIVISÃO

No decurso do ano de 1869 foram remetidos ao Tesouro 1.500:000\$000. depois de satisfeitos todos os encargos e pagamentos dos serviços da Estrada, com reparações ordinárias e extraordinárias e custeio do tráfego, no valor de 1.845:661\$999.

A remessa para o Tesouro serviu para fazer face à importância de 1.348:762\$000, valor aproximado das encomendas feitas, durante o ano, à Delegacia do Tesouro em Londres.

Essas encomendas, na forma do art. 23 do Regulamento aprovado pelo supra-mencionado Decreto, foram dirigidas ao agente financeiro em Londres, e constaram de 12 locomotivas, 100 vagões para carga, trilhos para a 3.<sup>a</sup> secção até Pôrto Novo e para a substituição de alguns das 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup>, duas grandes pontes de ferro para o Paraíba, máquinas e utensílios destinados às novas oficinas e para o telégrafo, um trem de vagões de viajantes para o serviço dos subúrbios, e finalmente diversos objetos para outros serviços da Estrada de Ferro.

Parte dessas encomendas já chegaram; outras acham-se em viagem, e o restante deverá estar aqui até fins de junho próximo futuro.

O balanço da receita e despesa do tráfego, no ano findo, demonstra que foi, aquela, de 4.325:816\$900, maior de ..... 1.517:474\$650 do que a do ano de 1868; e a despesa com o custeio, de 1.845:661\$929, maior, em relação ao mesmo ano, de 603:650\$738, ficando um saldo de 2.480:154\$971 em favor da Estrada de Ferro.

A quota da despesa baixou a 42,66 %, sendo a de 1868 de 44,22 % apesar de ter sido muito maior a soma dispendida durante o ano de 1869 para se obter o líquido de 2.480:154\$971, superior ao do ano antecedente, de 913:823\$912.

Se deduzirmos da despesa de 1869 — 175:877\$531, importância das reparações extraordinárias nesse ano, como sejam: substituição de pontes de madeira por pontes de ferro, melhoramentos de atêrros e taludes na linha etc., etc., ficarão para custeio ordinário 1.669:784\$398, isto é, 38,60 % da receita.

Empregaram-se em obras novas durante o ano:

No ramal da 3. <sup>a</sup> secção, para Pôrto Novo .....	866:024\$035
Na linha em tráfego e estações .....	336:474\$116

A União e Indústria concorreu para a receita da Estrada com 1.526:164\$272, dos quais, deduzidos os 300:000\$000, quota de 25% dos fretes na forma do seu contrato, ficaram para o Estado 1.226:164\$272.

Se a quota de 25 % não fôsse limitada a 300:000\$000 anuais, a Companhia União e Indústria teria recebido mais 81:541\$068, equivalentes a 25 % de 326:164\$272, importância que ficou na sua totalidade pertencendo à Estrada de Ferro desde setembro próximo passado, época em que se completou a quota a que tinha direito por seu contrato.

Segundo o movimento do ano findo, e conforme assegura o Sr. Inspetor do Tráfego, ficou provado que as cargas, com que aquela Companhia concorreu somente na estação de Entre Rios, no decurso do ano (ainda mesmo depois de abertas ao tráfego em julho as estações de Santa Fé e Chiador), foram suficientes para preencher a soma de 300:000\$000 do contrato, donde se infere que o mesmo contrato foi assentado em bases justas e verdadeiras.

É, pois, incontestável que a Estrada de Ferro progride; e pode-se afirmar que, quando houver concluído os prolongamentos até Pôrto Novo e Cachoeira e começado a internar-se pelo Vale do Paraibuna, em demanda do rio das Velhas, abrangendo toda a zona produtora de café, a sua receita bruta não deverá ser inferior a 6.000:000\$000.

Mas cumpre reconhecer que a prosperidade da Estrada de Ferro não depende somente da extensão de suas linhas; depende também, e principalmente, de complemento do que há ainda a fazer na linha em tráfego e nas suas estações, e da conservação que deve ser mantida com todo o esmero.

Concluir as novas oficinas em construção; reconstruir a estação do Campo até setembro (começo da exportação da nova safra), aumentando-a com armazéns novos por serem os atuais insuficientes para o movimento sempre crescente do tráfego; assentar a via dupla até Cascadura; substituir na 1.<sup>a</sup> secção os trilhos "Barlow" por "Vignoles", e na serra os atuais por outros de aço: são trabalhos urgentes, que devem ser executados antes que o tráfego cresça, a fim de não aumentar as dificuldades da conservação e o estrago do material.

Está orçada em 1.500:000\$000 a soma indispensável para tais melhoramentos. A demora, porém, que houver na sua execução, não só fará com que essa quantia seja insuficiente para executá-las, como também acarretará prejuízos e transtornos ao serviço da estrada e do público.

Convicto, como estou, de quanto é prejudicial ao Estado a demora na satisfação de tais necessidades, me permitirá Vossa Excelência, que continue a insistir sobre este assunto. E não escapa, por certo, à ilustração de Vossa Excelência que, se por um lado é útil ir abrindo novas linhas ao tráfego a fim de aumentar a receita e servir o público em mais vasta escala, não convém,

por outro lado, em uma Estrada de Ferro de tão grande extensão, deixar tudo incompleto, e considerar permanente um estado de coisas que deveria ser muito transitório.

## SEGUNDA DIVISÃO

### TRÁFEGO

Na augusta presença de Suas Majestades e Altezas Imperiais, foram inauguradas em 27 de junho de 1869 as estações de Santa Fê e Chiador na Província de Minas, elevando-se a extensão em tráfego a 216,36 quilômetros.

No relatório do digno Inspetor do Tráfego, junto a êste, vão minuciosamente relatadas as ocorrências do serviço a seu cargo, no ano findo.

Resumirei, portanto, o que me cumpre dizer a respeito.

Circulam diariamente, em tôda a linha, de 26 a 30 trens, afora os de lastro empregados nos serviços da conservação e de obras novas, cujo número varia conforme as necessidades dêsses serviços.

Êsses trens percorreram durante o ano de 1869 — 695.125 quilômetros. A despesa média do transporte de uma arrôba a 135,5 quilômetros de distância foi, em 1868, de 109,6 réis; a mesma despesa, em 1869, foi de 87,4 réis.

Houve, por conseguinte, uma diminuição de 22,2 réis no transporte de cada arrôba a 135,5 quilômetros.

Esta quantidade multiplicada por 10.872.952 arrôbas, que representam o movimento total em 1869, contra o de 7.110.914 arrôbas transportadas em 1868, à distância média de 102,8 quilômetros, deu uma economia de 240:752\$525.

Houve nos trens da serra, em média, uma redução, sôbre o ano passado, de 40 % no tempo médio das demoras, e diminuiu de 24 % a proporção dos trens demorados.

As demoras dos trens dos subúrbios foram, porém, consideravelmente aumentadas, por haver-se restabelecido em linha singela um exagerado número de trens, os quais, obrigados a circular em prazo limitado, tinham apenas o intervalo de tempo restrito para manobras, de modo que a demora de um influía necessariamente no dos seguintes.

O número de acidentes foi de 12, sendo vítimas, em todos êles, trabalhadores e empregados da estrada (com exceção de uma prêta, que se atirou sob a máquina), mortos por descuidos ou pelas facilidades de quem se habitua com o perigo.

Não parecerá crescido esse número atenta a grande circulação em tão extensa linha.

Felizmente tais accidentes ficaram na vida íntima da estrada, e o público que a percorreu, em número de 778.543 viajantes, nada sofreu.

Deu-se algum aumento de tráfego nas estações da 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> secções e especialmente na estação do Comércio.

O movimento no transporte de café, gêneros alimentícios e outros tarifados por arrôba, aumentou em 1869 — 56 % sobre o movimento do ano de 1868, representando só o café o aumento de quase 2.600.000 arrôbas sobre o ano de 1868, especialmente devido às estações de:

Entre Rios .....	1.600.000
Santa Fé e Chiador .....	360.000
Que concorreram com arrôbas .....	1.960.000

As outras estações concorreram na seguinte proporção:

As da 2. <sup>a</sup> secção (17%) arrôbas .....	390.000
As demais estações da 3. <sup>a</sup> secção (13%) arrôbas .....	180.000
A estação de Belém (62 %) arrôbas .....	30.000
A estação de Macacos (35 %) arrôbas .....	10.000

O movimento de passageiros cresceu nos trens mistos, aumentou pouca coisa nos trens diretos na ida para a Serra na 2.<sup>a</sup> secção e na 3.<sup>a</sup> para o Interior, e diminuiu na 1.<sup>a</sup>.

Estas modificações foram compensadas e transformadas pelos trens mistos que aumentaram em tôdas as secções e em ambas as direções, de ida e volta.

Na composição dos trens dos subúrbios tem-se procurado atender ao serviço, de modo que fiquem satisfeitas as aspirações razoáveis dos que os freqüentam, quer em relação ao número de veículos, quer em relação às horas mais convenientes para tantos trens circulando em linha singela.

Nas novas tarifas, que tive a honra de submeter à consideração de Vossa Excelência, procurou-se sanar as desigualdades e defeitos de que se ressentem as atuais.

Desde 1868, em que a Estrada começou o tráfego nas condições as mais econômicas, aproveitando uma já extensa zona do vale do Paraíba, ficou provado o defeito de suas tarifas, pelas quais se cobrava em uns pontos menos e em outros mais do que é razoável, com manifesto prejuizo da renda da Estrada, que ficou muito aquém da soma a que devia atingir.

Tais defeitos são corrigidos nas novas tarifas. Não só o que os produtores têm de pagar de mais pelo café, desde Rodeio até Entre Rios, ficará largamente compensado pela barateza de transporte dos outros gêneros de produção e dos que interessam ao consumo da lavoura, como também serão proporcionalmente menores os fretes além da serra nas zonas mais longínquas, por onde a estrada tem de prolongar-se.

Esta reforma desagradará naturalmente a alguns fregueses da Estrada de Ferro que estão habituados a pagar preços demasiadamente baratos, que não guardam proporção com o custo da 2.<sup>a</sup> secção e com as despesas de custeio na Serra; mas será muito agradável aos produtores que demoram na grande zona que a estrada de ferro vai servir, e que não podem de tão longe concorrer, do mesmo modo que os do vale do Paraíba, mais próximos da Côrte, para a renda de que a Estrada necessita, a fim de manter-se e realizar a grande idéia consagrada na Lei de 1852.

Esta lei e as condições do contrato com a extinta Companhia deram ao Govêrno a faculdade de rever e reformar as tarifas, no sent' do em que tive a honra de propor, podendo considerar-se definitiva a tarifa dos transportes proposta até a Barra do Pirai, e suscetíveis de alterações no futuro, das 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> secções.

O tráfego ainda não poderá oferecer tôdas as vantagens e gozos a que o público tem direito, senão depois de substituídos os trilhos «Barlow» por «Vignoles» até Belém, e de concluídas as acomodações de que necessita a estação do Campo, a via dupla até Cascadura e as novas oficinas, ficando o espaço das velhas ocupado pela tração, com as acomodações convenientes para a boa guarda do material rodante.

Com a chegada do novo trem, encomendado para o serviço dos passageiros dos subúrbios, e com os melhoramentos que se tem de adotar no trem dos viajantes, a estrada oferecerá tôda a comodidade e segurança à circulação.

Mas só até o fim de 1871 poderá ser tudo isto levado a efeito, ainda dispondo-se de mais avultados recursos.

Ficará entretanto realizada a maior parte dos serviços no presente ano.

Não tendo podido obter por condições razoáveis a compra do terreno contíguo às atuais oficinas, para nêle construírem-se as novas, com autorização do digno antecessor de Vossa Excelência, comprei no Engenho de Dentro 40 mil braças quadradas, onde se estão concluindo as novas oficinas, e onde há a necessária largueza para a residência dos operários, para depósito etc.

Sua Excelência o Sr. Camarista Duque Estrada Meyer cedeu gratuitamente, de sua fazenda, a água necessária para abastecer as oficinas.

Aumentou-se o telégrafo com um terceiro fio que já está assente além de Santana, com o fim de melhorar este importante ramo de serviço da Estrada de Ferro, e servir o público e o Governo com mais regularidade.

Foram encomendados novos aparelhos e trata-se de formar pessoal adestrado. A pedido do Sr. Diretor Geral dos Correios, levou-se um fio da estação do Campo à agência do Correio, e estabeleceu-se ali uma estação à disposição do público.

Logo que a telegrafia da Estrada de Ferro estiver em condições de se poder garantir ao público um bom e regular serviço, terei a honra de propor uma redução nas atuais tarifas, que são excessivamente elevadas.

#### TERCEIRA DIVISÃO

Tomando conta da direção da Estrada de Ferro, encontrei os trabalhos novos em construção de Entre Rios para Pôrto Novo no seguinte estado:

Concluída a 1.<sup>a</sup> légua da estação de Entre Rios à margem do Paraibuna, em construção a ponte sobre esse rio, somente encetada em diversos pontos a execução dos trabalhos de terra e de obras d'arte do Paraibuna ao Chiador, e quase concluída a pequena estação de Santa Fé.

Cêrca de 300 operários empregavam-se nestes trabalhos, achando-se todos os serviços da Estrada a cargo de um empreiteiro.

Os trabalhos marchavam com lentidão; convinha pois desde logo, como fiz, dar-lhes impulso mais vigoroso.

Em 1 de maio de 1869 bateu-se a primeira cavilha que fixava os trilhos na margem esquerda do Paraibuna, na Província de Minas, e no dia 12 de julho do mesmo ano abriram-se ao tráfego mais 18 quilômetros 660m. de estrada de ferro.

A estação do Chiador foi feita em quatro meses, à exceção de algumas pequenas obras, o que não deixou de causar embaraços ao serviço de expedição de mercadorias, quando foi aberta ao tráfego.

Em 24 de fevereiro, o Engenheiro Chefe de Secção, Francisco Pereira Passos, foi encarregado de começar a revisão da linha até Pôrto Novo, ponto terminal da 3.<sup>a</sup> secção.

Em 12 de maio, apresentei ao digno antecessor de Vossa Excelência os planos com as modificações propostas pelo Engenheiro em Chefe.

Em 24 de maio foram êles aprovados por Sua Excelência e em 12 de abril as condições e séries de preços, por que deveriam ser executados os serviços da Estrada nas diversas secções.

Esta modificação do antigo traçado, aliás muito bem fundada e justificada, trouxe, da parte dos interessados em sustentá-lo, algumas reclamações, como é natural sempre que o interesse privado se considera ofendido; mas não podia ser de outro modo, porquanto interesses de ordem mais elevada ficavam melhor consultados, tais como: economia de tempo e de custo na construção dêsse importante ramal, e maior comodidade para a lavoura de ambas as margens do Paraíba.

No dia 31 de julho de 1869 assinou o primeiro empreiteiro, sob as novas bases e séries de preços, o contrato para a execução dos primeiros seis quilômetros, desde o Chiador até a futura ponte de Anta, sôbre o Paraíba.

Dêste ponto, a Estrada deixa o território mineiro para entrar no da Província do Rio até Sapucaia, onde se constrói uma estação, e, tornando a atravessar o rio Paraíba, segue por território mineiro até Pôrto Novo, estação terminal; construindo-se uma intermêdia na Conceição.

Os trabalhos dos primeiros seis quilômetros são muito pesados; os das duas pontes o são igualmente, mas em compensação evitam-se os túneis. Constrói-se o ramal em metade do tempo calculado, e o Sr. Engenheiro em Chefe espera ficar aquém do orçamento.

Depois de 31 de julho outros empreiteiros contrataram diversas secções da linha, e hoje executam-se os trabalhos em tôda a extensão do ramal, empregando-se nêles cêrca de 2.100 operários.

Se não houver força maior que venha retardar a marcha regular dos serviços, a estação de Sapucaia poderá ser aberta até fins de agosto do corrente ano e as duas, da Conceição e Pôrto Novo, em abril de 1871, depois de terminada a estação chuvosa, por não convir abrir ao tráfego em janeiro (como seria possível) tão extensa linha com enormes atêrros e cortes, antes de estarem êles consolidados pela ação do tempo.

Pelo que toca aos trabalhos na 4.<sup>a</sup> secção, direi a Vossa Excelência que o Engenheiro Chefe de Secção, João Gomes do Val, foi encarregado, em maio do ano transato, de rever a linha já aprovada para a construção dêsse ramal, e verificando-a até a Barra Mansa, sem apresentar outras modificações senão no

sentido de mais economia de construção e melhoramento de traço: em 19 de agosto recebi ordem do digno antecessor de Vossa Excelência para dar começo à obra, pelas mesmas condições e séries de preços já aprovadas.

Em 9 de outubro foram inaugurados os serviços a partir da Barra do Pirai, sendo dadas as empreitadas pela maior parte aos fazendeiros possuidores das testadas por onde atravessa a estrada, ou a pessoas por eles apresentadas.

Estes trabalhos acham-se em execução até próximo da Barra Mansa, com cerca de 400 trabalhadores, distribuídos por nove empreiteiros, não tendo tido o impulso que seria para desejar porque, contando a Estrada de Ferro com o auxílio de um empréstimo de 600:000\$000 por parte da Província do Rio, não pôde ser êle votado na reunião da última sessão da Assembléa Provincial.

É de esperar, porém, que na próxima reunião, em 2 de abril, ficará o Govêrno Provincial habilitado para conceder o auxilio prometido, com o qual daremos mais vigoroso impulso às obras, a fim de serem abertas as quatro estações até Barra Mansa, no mesmo tempo em que se terminarem os trabalhos até Pôrto Novo.

No começo dos trabalhos receamos lutar com dificuldades provenientes da falta de trabalhadores e da carestia dos salários.

Hoje êste receio está desvanecido e poderemos, sem grande esforços, elevar a 4.000 ou 4.500 o número de operários, que, segundo os cálculos do Sr. Engenheiro em Chefe, são suficientes para realizar, dentro de seis anos, o ramal até a Cachoeira, e dentro de oito, contados desta data, a conclusão do prolongamento ao rio das Velhas, até Macaúbas.

Permita Vossa Excelência, que me demore mais sôbre êste importante assunto do prolongamento da estrada de ferro, pelo interior de Minas, em demanda do rio das Velhas.

Parece fora de dúvida que o ponto terminal da Estrada de Ferro de D. Pedro II, única artéria ligada à Capital do Império, não deve ser nas margens do Paraiba. Hoje, que a guerra com o Paraguai tocou o seu têrmo; hoje que os esforços vivos da Nação devem todos concorrer para as obras de paz, que engrandecem os povos, enriquecendo-os, não é lícito demorar a solução desta importantíssima questão, cabendo a Vossa Excelência a glória de imprimir à estrada de ferro o impulso vigoroso de que necessita para levar ao cabo a mais rica e grandiosa empresa que se tem cometido neste Império.

Todos os elementos estão preparados: pessoal organizado e adestrado, material conveniente e recursos financeiros, que a própria renda da Estrada pode fornecer.

A comissão incumbida dos estudos do prolongamento da linha foi dissolvida pelo digno antecessor de Vossa Excelência, que reuniu à Estrada de Ferro o pessoal de que ela se compunha; mas para completar os estudos feitos pelo chefe da dita comissão, o Engenheiro Francisco Pereira Passos, alguns engenheiros estão estudando as margens do rio Paraibuna, para se determinar qual a direção mais conveniente que de Entre Rios se deva dar à estrada de ferro, visto estar reconhecido que, para galgar a cordilheira da Mantiqueira, o ponto de depressão mais pronunciado nessa cordilheira é o denominado João Aires, e que estendendo-se o vale do Paraibuna em direção quase reta a este ponto, é por conseguinte esse o caminho mais curto para o rio das Velhas, atravessando o centro mais povoado e industrioso da Província de Minas.

Nesta direção, transposta a serra da Mantiqueira, nascem próximamente os grandes rios das Mortes, vertendo para o Sul, os do Paraopeba e das Velhas para o Centro, indo desaguar no S. Francisco, e para o Norte o rio Doce, nas vertentes do Chopotó.

A estrada de ferro, seguindo o traçado já estudado até o Paraopeba, pelo Engenheiro Passos e dirigindo-se para o rio das Velhas até o ponto que ligar a navegação desse rio para o São Francisco, terá atravessado a Província de Minas pelo centro, e irá desde logo beneficiar uma população de mais de 500.000 almas, laboriosa e industriosa, que somente espera pela grande via de comunicação para tirar todo o proveito de seu trabalho.

As grandes fábricas não se farão esperar nesse centro produtor de algodão, e onde sobejam braços baratos e aproveitáveis para a indústria fabril e agrícola. Serão 500.000 colonos brasileiros já estabelecidos, que não custarão ao Estado senão o dispêndio de 26.000:000\$000 com a estrada de ferro; ao passo que 500.000 colonos introduzidos do estrangeiro, pelo sistema até hoje seguido, custariam mais de 200.000:000\$000 e não dariam, desde logo, o resultado de trabalho e de aumento de riqueza pública, como os estabelecidos e aclimados na zona que atravessar a estrada de ferro.

Para o futuro poderá a estrada, das alturas além da Mantiqueira, prolongar um ramo pelo rio das Mortes ao rio Grande, até além de Lavras do Funil, aproveitando mais de 30 léguas de navegação deste rio, e outro para as cabeceiras do rio Doce, na direção do Chopotó, desenvolvendo-se por esse lado, até onde puder aproveitar a exportação dos produtos do fertilíssimo vale do rio Doce.

A estrada de ferro está destinada a servir grandes interesses nas zonas do interior, por onde deverá prolongar-se sem prejuízo da conclusão da 4.<sup>a</sup> secção; e se mais tarde, terminada a linha do rio das Velhas, fôr levado o ramal da 3.<sup>a</sup> secção do Pôrto Novo até S. Fidelis, ter-se-á completado a mais bela rêde de comunicações, tanto para servir à zona da produção do café, como para levar ao centro a vida, animação e riqueza que só com comunicações aperfeiçoadas se pode conseguir.

Os meios para tão gigantesco cometimento podem, como disse, ser fornecidos pela renda da própria estrada de ferro.

Para apresentar a V. Ex.<sup>a</sup> o desenvolvimento desta idéia, incumbi ao Engenheiro Chefe de formular os cálculos sôbre a base da renda da estrada e da emissão de obrigações de 100\$000, 200\$000 e 500\$000, a 80%, juros de 6%, resgatáveis ao par, tendo em consideração o que dessa renda deve ser aplicado à satisfação dos encargos provenientes do empréstimo de Londres.

O Sr. Engenheiro apresenta dois cálculos: um relativo ao empréstimo para as obras da 4.<sup>a</sup> secção, pago pela renda própria dessa secção, e outro para as do prolongamento ao rio das Velhas, pago pela renda da estrada (excetuando a 4.<sup>a</sup> secção), depois de deduzida a soma de 1.000:000\$000, que deve ser entregue ao Tesouro para satisfação dos encargos de Londres.

Para o ramal da 4.<sup>a</sup> secção, que estará concluído em seis anos, tendo custado 8.800:000\$000, é necessário emitir obrigações do valor nominal de 9.181:000\$, resgatáveis em 16  $\frac{1}{2}$  anos contados da data em que se finalizarem as obras, caso fique estacionária, durante este tempo, a renda que serviu de base aos cálculos, o que não é possível.

Para a linha do rio das Velhas, cujo custo está calculado em cerca de 26.000:000\$, o capital de obrigações a emitir não excederá de 11.077:000\$, porque concorre para as despesas de construção dessa linha uma parte da renda da estrada, que não fôr necessária ao pagamento dos juros da emissão, durante o prazo da construção.

Essa quota de renda aplicada na construção é calculada em 2.000:000\$ por ano, nos dois primeiros, e em 2.400:000\$ nos seguintes, devendo os trabalhos desta linha estar concluídos em oito anos.

Depois dêste prazo, ou em 1879, começa a amortização que muito mais rápida do que a do empréstimo para a 4.<sup>a</sup> secção, deve ficar concluída em seis anos.

Resgatando também o empréstimo de Londres, como fica indicado, a renda da Estrada se achará livre para novas cons-

truções da linha de que se trata acima, e para bem resgatar as apólices emitidas em favor da extinta companhia; de sorte que, em vinte anos desta data, a estrada de ferro poderá ter realizado tódá a sua grande rêde de comunicações, na vasta extensão de mais de 890 quilômetros, representando o avultado valor, como propriedade do Estado, de cêrca de 70.000:000\$, sem dever cousa alguma ao tesouro e tendo resgatado tódas as obrigações que emitia.

Se a V. Ex.<sup>a</sup> e ao Govêrno Imperial não ocorrer melhor solução para tão importante questão, a que tenho a honra de propor baseia-se em dados positivos e seguros; nenhuma dúvida pode haver acêrca dos resultados previstos.

Junto a êste relatório vai o do Sr. Engenheiro em Chefe que completa as informações que devo dar e as tabelas de todos os cálculos feitos sôbre a renda e a emissão de obrigações.

#### CONSIDERAÇÕES GERAIS

O ramal de Macacos continua a ser um ônus para a estrada de ferro, porque, além de não pagar as despesas de custeio, vai entrar no período de grandes reparações, na substituição de dormentes e de trilhos.

Em meu último relatório lembrei a conveniência de ser para ali removido o matadouro da Côrte, reunindo aquela localidade as vantagens desejáveis para servir de ponto de parada aos boiadeiros, que do Interior trazem o gado necessário ao consumo da Capital.

Desta forma, em vez de ser pesado, poderia aquêlê ramal concorrer para aumento da renda da estrada com 200:000\$000.

Ainda penso que a adoção desta medida é útil a todos os respeitos; mas quando por interêsses de outra ordem não convenha fazer-se a mudança de que tratei, o Govêrno, de acôrdo com a Ilma. Câmara Municipal e os interessados, poderia conseguir que para ali se transferisse a feira do gado, e cada dia a estrada de ferro transportaria, em carros apropriados, o gado em pé na quantidade necessária ao consumo da Côrte, assim como já dali transporta grande quantidade de porcos, que vêm do interior de Minas.

O gado, durante o tempo de demora, não sofreria ali como sofre nas proximidades de Maxambomba.

Os boiadeiros encurtariam a sua viagem por terra e o custo de transporte pela estrada de ferro seria vantajoso a todos os interessados.

Quando a estrada de ferro prolongar-se até Campo Belo, nessa localidade sem dúvida se formará outro ponto de parada e de feira, e o gado há de ser transportado por esta estrada, embora seja mais difícil êsse transporte para o gado pouco custeado.

Creio que haveria conveniência em ensaiar êsse transporte, desde já, da estação de Macacos para a Côte, sendo para aí mudada a feira.

A lavoura e comércio, que têm de aproveitar a estrada de ferro em seus prolongamentos nas Províncias do Rio, de Minas e de S. Paulo, não podem dela colher tôdas as vantagens sem a construção de caminhos vicinaes, quer se façam por conta das mesmas Províncias, com o auxílio dos interessados, quer por emprêzas auxiliadas pelas Províncias.

Em meu último relatório demonstrei essa necessidade; e hoje com maior insistência o faço, porque a estrada de ferro já tem uma extensão de 216,36 quilômetros, e vai concluir o resto de suas linhas, sem que os governos das Províncias tenham cuidado da satisfação desta urgentíssima necessidade.

O digno antecessor de V. Ex<sup>a</sup>, autorizou-me a prestar com o pessoal técnico da estrada de ferro o auxílio pedido pela Presidência do Rio para mandar levantar as plantas e orçamentos de um ramal empedrado da Bemposta, a entroncar-se na estrada União e Indústria, em direção a Entre Rios, e de outro da Aparécida para Sapucaia.

Quanto ao primeiro, já foi satisfeito o pedido, e quanto ao segundo brevemente o será também, tratando-se atualmente de passar a limpo as plantas e orçamentos, por estarem já terminados os estudos.

A Província do Rio com a construção dêsses dois ramais empedrados, segundo o tipo dos que tem construído a União e Indústria, e com os que convém fazer das freguesias do Carmo, do Sumidouro e de Cantagalo para Pôrto Novo, terá pôsto estas importantes freguesias em contato com a estrada de ferro, servindo a uma rica e grande zona de seu território.

Pelo que toca à Província de Minas, são indispensáveis um ramal da Leopoldina ao Pôrto Novo, outro da cidade do Mar de Espanha ao Chiador, em relação à 3.<sup>a</sup> secção; o complemento do ramal do Rio Novo ao Pomba e a Ubá, que foi começado pela União e Indústria e já tem 6  $\frac{1}{2}$  léguas empedradas e 9 de estrada aberta, do Juiz de Fora ao Rio Novo.

Êste último, importantíssimo, tem de servir aos ricos Municípios do Pomba, Ubá e parte do Mar de Espanha e do de Juiz de Fora.

Quer em relação à estrada União e Indústria, quer em relação ao prolongamento da estrada de ferro pelo vale do Paraibuna, será sempre mais vantajoso ficar em comunicação com o Juiz de Fora, para ser a linha mais curta.

Não tendo a Companhia União e Indústria mais recursos para continuá-lo, e devendo ser êle concluído pelo Governo provincial de Minas, declarei ao actual Sr. Presidente que a União e Indústria estava pronta a prestar seus serviços de pessoal e material para levá-lo a efeito até Ubá; mas parece que os regulamentos da Província se opõem ao modo por que me ofereci executar êsse ramal, e que consistia em determinar o Governo a quota que poderia despendar em cada ano, deixando à Companhia a execução dos trabalhos, de conformidade com a quantia marcada.

Tive portanto de retirar todo o pessoal, ali disponível, para os trabalhos da estrada de ferro, e até hoje, havendo-se decorrido cêrca de um ano, nada se tem feito, existindo apenas o que a União e Indústria executou.

No prolongamento da 4.<sup>a</sup> secção é indispensável que tanto a Província do Rio como a de Minas tratem desde já da execução de um ramal que, partindo da estação além do Campo Belo, atravessasse a serra do Picu e vá até as águas de Baependi e da Campanha.

Possuindo a Província de Minas as melhores águas minerais conhecidas para a cura de diversas enfermidades, é doloroso que, por falta de fáceis comunicações, sejam obrigados a ir para a Europa os que no País poderiam achar lenitivo aos seus sofrimentos, despendendo no estrangeiro somas que deveriam ser gastas em benefício da população do interior.

A próxima abertura da estação da Barra Mansa deverá despertar também a necessidade da construção de um ramal, que a ligue à cidade do Bananal.

São, por enquanto, êstes os trabalhos mais importantes de via férrea, que devem ser executados pelas referidas Províncias.

E para sua execução lembrarei a V. Ex.<sup>a</sup> o único meio que me parece poderá dar o desejável resultado com brevidade e aproveitamento dos capitais que as Províncias houverem de despendar.

A organização dos serviços de explorações e reunião do pessoal e material precisos para cada ramal, por parte dos Governos provinciais, teria o inconveniente das muitas organizações de trabalhos, sempre dispendiosos e de êxito duvidoso.

A estrada de ferro, com sua instalação já feita, dispondo de grandes meios, pode, ao mesmo tempo que executa suas linhas, incumbir-se, por conta das Províncias, da exploração e execução dos ramais que convergirem para ela.

Se V. Ex.<sup>a</sup> adotar esta idéa, tomarei a liberdade de lembrar a V. Ex.<sup>a</sup> a conveniência de entrar em acôrdo com os Governos provinciais, para que incumbam a Estrada de Ferro da execução de seus ramais, fornecendo as Províncias as quantias por que forem orçados. Uma vez executados, serão entregues aos respectivos Governos provinciais, para com as taxas e barreiras que criarem, manterem sua conservação.

A não ser por êste meio os Governos provinciais encontrarão muita dificuldade em levar a efeito tais melhoramentos com a brevidade desejável.

Quanto ao ramal da estrada de ferro do campo para o litoral, penso que não convirá abandonar a idéa de fazê-lo por conta da própria Estrada, em época oportuna, quando, construídas as docas projetadas, da Saúde e Gamboa, depender somente da Estrada de Ferro o levar para aí seus trilhos.

Terminarei êste relatório com as seguintes conclusões:

1.<sup>a</sup> É indispensável que a Estrada de Ferro D. Pedro II obtenha na presente sessão da Assembléia Geral legislativa a concessão de tôda a sua renda para sôbre essa base, efetuar as precisas operações de crédito e realizar a execução da vasta rede de comunicações a que a destina o seu grande futuro.

2.<sup>a</sup> Convirá igualmente obter a autorização para emitir obrigações especiais da Estrada de Ferro, dos valores de 100\$ a 500\$, a juros de 6% ao ano, devendo ser pagos os juros e a amortização com a renda da própria Estrada, e podendo ser efetuadas as operações aqui, por um importante estabelecimento de crédito, como o Banco do Brasil, ou no estrangeiro.

3.<sup>a</sup> Sendo certo que até fim de junho do corrente ano começará a ficar disponível um grande número de operários, é urgente que o Governo Imperial resolva até essa data a questão do prolongamento da estrada, que de Entre Rios terá de procurar o rio das Velhas, para desencravar a importante navegação interior do vale de São Francisco.

4.<sup>a</sup> Qualquer demora na solução desta importante questão acarretará a dispersão do pessoal e material hoje reunido, para com segurança e nos prazos ante-indicados realizar a importante rede de comunicações que, estou seguro, logo que fôr concluída.

contribuirá muito para o engrandecimento do País, por interessar diretamente a sete Províncias do Império.

Tenho encontrado da parte do Sr. Inspetor Geral do Tráfego, Engenheiro em Chefe, de seus auxiliares e de todos os demais empregados da Estrada de Ferro a maior vontade e coadjuvação em auxiliarem-me no grande empenho que tenho de corresponder à confiança com que me honrou o Governo Imperial, collocando-me à frente da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Diretoria da Estrada de Ferro D. Pedro II. em 31 de março de 1870.

Deus guarde a V. Ex.<sup>a</sup> Ilmo. e Exmo. Sr. Conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, digno Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. — *M. P. Ferreira Lage.*

## ESTRADAS DE RODAGEM

### UNIÃO E INDÚSTRIA

A companhia empresária desta estrada continua em estado próspero, e espera dora em diante alcançar maiores vantagens, depois de se haver libertado dos ônus impostos nos contratos, que celebrou com as Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais, para melhorar e conservar as estradas da serra da Estrêla e do Juiz de Fora a Barbacena.

Segundo se depreende do relatório apresentado pela respectiva Diretoria, está a Companhia disposta a limitar-se ao cumprimento do seu contrato de 1864, desistindo de toda a iniciativa na construção de caminhos vicinaes e de outras obras a que por muito tempo applicou parte da receita.

Respeitada a cláusula 2.<sup>a</sup> do contrato de 1864, cuja disposição foi de novo declarada na cláusula 2.<sup>a</sup> do contrato aprovado pelo Decreto n.<sup>o</sup> 4.320, de 30 de janeiro do anno findo, não cabe ao Governo o direito de exigir mais, conquanto lhe pareça que semelhante decisão não se harmoniza com os interesses da Companhia.

Ficou concluído o ramal de Juiz de Fora a Ubá até a freguesia do Rio Novo, com a extensão de 54 km., dos quais 42 estão empedrados; dispendendo a Companhia 434:680\$662 nesta obra e a Província de Minas Gerais a de 120:000\$000, incumbindo-

se além disso de sua conclusão. Custou o quilômetro 10:271\$864, e a légua 69:335\$082.

Durante o ano findo a renda desta empresa foi de .....	1.562:844\$974
A despesa elevou-se a .....	1.391:344\$000
O saldo a .....	171:510\$974
Reunindo este saldo ao do ano anterior, na importância de ..	41:117\$045
perfaz o total de .....	212:628\$019
do qual foi deduzido:	
15.º dividendo por 6.000 ações .....	90:000\$000
16.º dito .....	90:000\$000
Comissão (10%) à Diretoria .....	17:151\$097
Passou para fundo disponível .....	15:476\$922
	<hr/> 212:628\$019

A receita, comparada com a do ano de 1868, proveio do seguinte:

	1869	1868	Diferença
Fretes .....	766:303\$667	1.150:312\$684	384:009\$017
Taxas .....	222:027\$486	400:882\$498	218:855\$012
Barreiras .....	90:298\$580	219:342\$827	129:044\$247
Diligências .....	29:173\$890	34:390\$107	5:216\$217
Correio .....	12:000\$000	12:000\$000	—
Arrendamentos .....	4:051\$492	4:691\$996	640\$504
Aluguel de sacos .....	65:853\$540	7:315\$320	58:538\$220
Comissão de 50 réis por arrôba .....	30:086\$785	12:008\$650	18:078\$135
25 % dos fretes da es- trada de D. P. II .....	300:000\$000	—	300:000\$000
Eventuais .....	43:049\$534	10:096\$871	32:952\$663
	<hr/> 1.562:844\$974	<hr/> 1.851:040\$953	

Houve, portanto, uma diminuição de 288:195\$979 na renda de 1869 comparada com a de 1868.

Procedendo do mesmo modo a respeito da despesa, temos:

	1869	1868	Diferença
Tráfego .....	709:411\$144	922:995\$510	199:380\$580
Conservação .....	479:489\$315	536:952\$830	57:463\$515
Escola de agricultura ..	68:408\$213	44:368\$325	21:272\$358
Ramal do Rio Preto ...	37:441\$200	153:443\$494	116:002\$200
Barreiras .....	11:147\$000	13:346\$860	2:199\$859
Diligências .....	109:846\$030	96:343\$593	13:502\$437
Ordenados .....	42:491\$203	40:245\$450	2:245\$753
Indenizações .....	3:602\$489	6:879\$785	3:277\$296
Colônia D. Pedro II ..	4:010\$024	4:446\$647	436\$623
Diversos .....	46:480\$412	27:984\$075	18:496\$337
	<hr/> 1.391:334\$000	<hr/> 1.737:313\$115	

A diminuição na despesa foi, portanto, no ano de 1869, de 345:979\$151.

Comparado este resultado com a diminuição da renda de 1869, que, como acima ficou demonstrado, foi de 288:195\$979, resulta que houve em favor da Companhia vantagem na importância de 57:783\$136.

Se, porém, com a conservação despendeu a quantia de ..... 516:930\$525, como consta de um demonstrativo especial, em vez da quantia de 479:489\$315 de que fala a demonstração geral, a vantagem realizada descenderá a 20:341\$026.

Segundo o mesmo demonstrativo, a despesa de conservação foi assim repartida:

Com a estrada da serra da Estrela .....	11:713\$830
Do alto da serra à ponte de Entre Rios .....	59:362\$160
Desta ao Juiz de Fora .....	292:618\$465
Ramal do Mar de Espanha .....	8:772\$400
Ramal do Rio Novo .....	99:586\$370
Ramal de Barbacena .....	7:436\$100
Ramal do Rio Preto .....	37:441\$200
<hr/> Soma .....	<hr/> 516:930\$525

O número de passageiros transportados nas diligências foi de 23.975 contra 21.969, em 1868, havendo assim o aumento de 2.006.

O tráfego das mercadorias elevou-se a 3.591.527 arrôbas e 23 libras, contra 2.492.595 arrôbas e 3 libras em 1868. O aumento foi, portanto, de 1.098.932 arrôbas e 8 libras.

## CAPÍTULO XIX

### ESCOLA AGRÍCOLA

*Do «Jornal do Comércio», de 27 de junho de 1869.*

A cidade de Juiz de Fora do Paraibuna tem estado em festa. festa brilhante não só pela ostentação de pompas e galas e pela presença de Sua Majestade, mas muito principalmente pela sua alta significação para a nossa primeira fonte de riqueza, a Agricultura. A companhia União e Indústria inaugurou a sua escola agricola de instrução gratuita para a formação de futuros agrônomos.

No dia 23, às 6 horas da manhã, SS. MM. Imperiais e S. A. o Sr. Duque de Saxe, acompanhados dos seus Semanários, tomaram na estação de São Cristóvão um trem expresso da estrada de ferro, em que já se achavam o Sr. Diretor da mesma estrada e Presidente da Companhia União e Indústria. Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage, o Sr. Ministro da Agricultura e crescido número de pessoas para este ato convidadas, entre as quais o Senador Firmino e alguns Deputados, e às 11 horas chegaram a Entre Rios. Tomada uma refeição e após algum descanso seguiu-se viagem em diligências para Juiz de Fora, vencendo-se cerca de doze léguas em cinco horas. O trajeto foi extensamente agradável descortinando-se panoramas encantadores a cada lance da estrada, que se acha no mais perfeito estado de conservação, correndo em considerável extensão entre duas soberbas alas de bambus que, além da grata sombra que produzem, oferecem uma deliciosa perspectiva. Chegou-se à estação terminal da Companhia ainda não era noite. Suas Majestades e Alteza alojaram-se no Castelo do Sr. Ferreira Lage, espécie de habitação de fadas, que se ergue no cimo de uma ligeira colina cercada de extensos jardins, ornados de arvoredos, plantas raras, flôres, cascatas, repuxos, tanques, cercas de parasitas, assentos rústicos de caprichosas formas, animais curiosos e uma variedade de construções de recreio. O castelo em si, pôsto seja em miniatura, é um primor de arte, tanto pela graça da arquitetura

externa, como pelo bom gôsto com que estão internamente dispostos e alfaiados todos os aposentos; sôbre o torreão que simula a torre de menagem ondulou o estandarte imperial, enquanto Suas Majestades ali residiram. Na noite da chegada, depois de haverem jantado e repousado algum tempo. Suas Majestades e Alteza andaram passeando em escaler num grande e formoso lago, ainda uma das maravilhas da quinta do Sr. Ferreira Lage. O lago tem quatro ilhas plantadas de laranjeiras e no centro ainda outras cercadas de bambus, e por meio de um canal que contorna a colina do castelo comunica com o rio Paraibuna. Durante o passeio de Suas Majestades, os alemães da Colônia da Companhia formavam em tórno do lago uma linha de archotes, cujos fogos se refletiam nas águas prateadas pelo clarão da lua. Às 9 horas do dia 24, o Sr. Bispo de Goiás celebrou o santo sacrificio da missa, numa bonita capela construida pelos colonos com auxilio de alguns proprietários do lugar, e ao meio dia fêz-se a cerimônia da inauguração da escola agrícola, assentada sôbre uma ligeira ondulação do terreno do vasto e bem disposto edificio, cercado de tôdas as construções necessárias para os misteres da agricultura. Depois da bênção lançada pelo Sr. Bispo de Goiás, S. M. o Imperador penetrou no edificio e tomou assento na sala principal, tendo a seu lado S. M. a Imperatriz, S. A. o Príncipe Duque, o Sr. Ministro da Agricultura e os seus Semanários. Além de pessoas idas da Côrte, assistiram a êste ato solene a Câmara principal, as autoridades e o Comandante Superior da Guarda Nacional com a sua officialidade e muitos cidadãos conspícuos do lugar e suas vizinhanças. O Sr. Ferreira Lage, como Presidente da Companhia União e Indústria falou nestes termos: «Senhor — O Brasil, que se ufana de ter na direção de seus destinos um príncipe magnânimo e sábio como é V. M. Imperial, espera ver, em um porvir não muito distante, o seu nome inscrito no mapa das principais nações do mundo. No teatro desta guerra gigantesca que ainda hoje sustentamos, o que em breve a história recolherá em seus registros como um florão de glórias do Império, V. M. Imperial foi um dos primeiros brasileiros que appareceu, para elevar a honra nacional, dando aos seus soldados o exemplo da mais sublime abnegação. Recolhido ao seio de seu povo, vós, Senhor, tendes continuado a ser até hoje o primeiro a perseverar na idéia de levar ao fim o dever sagrado que essa guerra nos veio impor. E, enquanto vossa dedicação pela dignidade da Pátria, longe de arrefecer-se, robustece e fortifica à medida que os tempos se passam; enquanto todo o vosso pensamento parece concentrar-se nesta missão grandiosa que a Providência em seus altos mistérios se aprouve destinar ao reinado de V. M. Imperial, sois vós ainda o primeiro cidadão a atender e a dar impulso às Artes, à Indústria,

à Lavoura e todos os elementos, em suma, de grandeza e de progresso dêste abençoado País.

«A êstes sentimentos patrióticos, senhor, que realçam tanto o brilho dos tronos dos reis, é que a Escola Agrícola União e Indústria deve o ser honrada com as augustas presenças de V. M. Imperial e de sua adorada espôsa e de S. A. o Senhor Duque de Saxe. A Escola Agrícola União e Indústria, que hoje abre as suas portas à mocidade que desejar habilitar-se em uma das mais nobres profissões — a Agricultura, é idéia de Vossa Majestade, que a Companhia União e Indústria teve a honra de realizar; a glória e os benefícios que possam resultar desta instituição pertencem a Vossa Majestade. Como tôdas as idéias novas, não poderá esta, desde logo, manifestar os fecundos resultados que promete. O espirito de associação e o impulso uniforme de que necessitam os grandes melhoramentos, ainda se ressentem, em nosso País de prejuízos inveterados, de uma certa timidez, que nós, o povo americano, com tempo, energia e preserverança havemos de vencer afinal. É por isto em grande parte, senhores, que esta casa, preparada desde já para receber 60 alunos, não conta hoje senão 10. É tal a influência que ainda infelizmente tem entre nós o espirito de rotina, que algumas Câmaras Municipais, apesar de reiterados pedidos e ofertas, deixaram de enviar os alunos que a escola prometeu receber gratuitamente. Assim é também que esta primeira exposição feira e concurso agrícola industrial não pode dar idéia da nossa riqueza, nem ser ainda compreendido todo o seu alcance. Poucos são, na verdade os concorrentes, e entre êsses merece especial menção o Sr. Gordon, Gerente da Companhia do Morro Velho. Esta variada e rica coleção de minerais, que hoje figura entre os principais objetos de exposição, é devida ao obsequioso interêsse que êsse ilustrado estrangeiro toma pela prosperidade de nosso País, tendo sido êle, de todos, o primeiro que nos enviou produtos à exposição. A dificuldade a que nos referimos há de ser vencida; havemos de combater a indiferença e a rotina, perseverando todos os anos nesta feira e exposição. Pelo interêsse que dela deve resultar, se não pelo patriotismo, esperamos que a segunda e terceira sejam mais concorridas e que para a quarta não haverá suficiente espaço neste lindo vale do Paraibuna, que daqui dominamos, para receber os inúmeros viajantes que em virtude do prolongamento da estrada de ferro D. Pedro II em sua passagem para o São Francisco concorrerão de tôdas as Províncias a saudar o quarto aniversário da existência da Escola Agrícola União e Indústria e admirar os produtos naturais que têm de atestar a grande riqueza desta bela Província.

«A Escola Agrícola, senhor, esta concepção de V. M. Imperial, é por ora a centelha da máquina elétrica, fonte de luz ao princípio quase imperceptível e que logo depois, irradiando-se, enche o espaço do seu clarão benéfico. É, pois, Senhor, em nome da Diretoria da Companhia União e Indústria, que tenho a satisfação de representar, beijo as mãos a Vossa Majestade, e agradecendo a honra que vos dignastes conceder, com a Vossa presença neste recinto, faço os mais ardentes votos pela saúde e felicidade de V. M. Imperial e de toda a sua Augusta Família.»

S. M. o Imperador dignou-se a responder:

«A inauguração desta escola agrícola, devida aos perseverantes esforços da Companhia União e Indústria e da sua Diretoria, desperta com toda a razão geral contentamento. Tão nobre exemplo, imitado nas outras Províncias, há de concorrer para a moralização do trabalho de nossa principal indústria e sua maior prosperidade.»

Em seguida o Sr. Dr. Luís Álvaro de Castro, lente da escola, tomou a palavra:

«Senhor — A festa que nos reúne hoje, por modesta que seja, marcará uma época feliz nos anais do Império. Plântula apenas, atingirá um dia seu pleno desenvolvimento, e então, árvore frondosa, espalhará seus sazonados frutos no fértil torrão de nossa Pátria. E lá bem longe no horizonte do correr dos anos, lá quando também sacrificarmos nos altares de Isis, não será esquecida a inauguração da Escola Agrícola do gentil Paraibuna.

Vencer a frieza da preguiça, a dureza da ignorância, eis o duplo motivo desta cerimônia. Não é um simples acontecimento o que nos reúne nesta florescente cidade da ubérrima Província de Minas Gerais. É uma festa nacional. Modesto é o rio em sua origem e nem por isso pode deixar de ser caudal, vencido o espaço. É uma festa nacional, repito, pois nacionais devem ser todas as festas que tragam para o país um fim moral e filosófico. Os fenômenos da natureza, as descobertas astronômicas, os preceitos da Economia, os segredos da Agricultura e das Artes, tais eram a instrução das massas no Egito, tais foram os motivos da comemoração de suas grandes épocas, tais foram os assuntos dignos da Grécia de Cadamus, de Danaus e Minos. Roma a belicosa, sacrificando à sangrenta deusa da guerra, preparava a corrupção de seus costumes pela saciedade das vitórias!

Inaugurar uma escola de Agricultura, expor produtos de indústria, são dois marcos vencidos na carreira do progresso. No século da livre imprensa, do vapor e do telégrafo, a arena do

combate deve ser o tóso banco da Escola e a simples sala da Exposição. Só aí reside a fraternidade dos povos! As nações livres agasalham a instrução, enfrentam e protegem as úteis descobertas acoroçoando e recompensando os homens generosos, que consagram suas vigílias em busca dos meios de suavisar a condição dos mais pobres. Instruir é preparar o trabalho. É felicitar. Fazer a felicidade de todos é criar uma grandeza nacional. Tal norma de conduta não é sòmente uma questão de economia, um ato de caridosa filantropia, mas sim de sagacidade política. Quando o Diretório quis cimentar suas bases no coração nacional criou as exposições, melhorou as escolas agrícolas. Fundou assim os germes de uma nova aristocracia, da única real e meritória: a aristocracia do trabalho e da inteligência. Saber estrumar e lavrar a terra, é perpetuar a colheita, é semear na abastança. A nossa irmã do Norte, esta potência agrícola e industrial é grande porque ensina. É independente porque produz e exporta. Ontem a luta fratricida exauriu-lhe os cofres; hoje sua indústria repara-lhe as fôrças. O rei algodão morreu, redivide o rei algodão! Ontem construíram-se caminhos de ferro para levar a artilharia mortífera às fileiras de irmãos; hoje a pátria rompe serras devassadas pelo condor; rios, mares, regiões inóspitas, espaços longínquos e arroja-se a Nova York a São Francisco da Califórnia em ferro-carril. Novo Colosso de Rodes, pesa de um lado o Atlântico, de outro o Pacífico! Também Lesseps, Moisés do século XIX, precipita as águas do mar Vermelho e alaga o istmo de Suez. O terrífico gigante Adamastor volta à nebulosidade de Gama! Brindizi, Trieste, Veneza, Marselha, as pérolas do Mediterrâneo, vão de novo refulgir no diadema comercial! O Adriático reconquista os fulgores dos séculos XVI e XVII, mas desta feita sua missão será feita de paz e progresso industrial. Os mares beijam-se, domina-se o espaço, nulificam-se as leis do tempo quando a ciência quer. E o querer da ciência é a vontade de Deus, é a perfeitibilidade do homem, único símile da Divindade, quando se sabe querer! Quem ousa dizer que a raça latina é sobrepujada pela anglo-saxônica? Erro, engano! As raças retemperam-se, redivivem pela educação, como a planta estiolada clorofila-se pela luz! Perfurar o monte Ceniz, rasgar a língua da terra interposta à África e à Ásia, são execuções da raça latina. Stephenson, Palmerston, o engenheiro e o estadista anglo-saxônicos contestarão o acesso do golfo Pérsico. O que não fêz Nechao, Dario, Ptolomeu, Homar e Almansour, fê-lo o sábio Lesseps. As indômitas areias dos conquistadores do Oriente, prostraram-se submissas ao quero do sábio, como outrora a varinha do chefe hebreu fêz jorrar do granítico rochedo a pura linfa. O Sábio inventa, a Indústria executa, o Trabalho produz. Eis

a triplice alavanca das sociedades modernas, trindade política, una e indivisível da civilização. Criar no Brasil uma escola de Agricultura é espancar as trevas da rotina; é abrir os batentes do futuro! Quem pouco enxerga, vê longe que o porvir dêste vasto solo é todo agrícola. Senhor, está inaugurada a Escola Agrícola da União e Indústria. O Decreto n.º 3.325, de 29 de outubro de 1864, é felizmente uma realidade. Já era tempo! A Agricultura sustenta o Comércio, anima a Navegação, promove a abertura de estradas, entretém relações amigáveis com os povos do universo, aumenta a população do Estado, gera bons costumes, firma a tranqüilidade pública e estabelece a prosperidade de uma nação. Nutriz do povo, germes de paz, fonte de riqueza nacional, mãe da prosperidade pública, era a lavoura exercida no Brasil pela mais emperrada rotina e conceitos tradicionais! Que absurdo! Terra de promissão, possui êste abençoado torrão todos os climas, tôdas as aptidões agrícolas, e só sabemos cultivar para velhas usanças.

Fundar uma escola de Agricultura é uma questão de alta importância social. A prosperidade agrícola está para a riqueza de um país na razão direta de seu desenvolvimento. Aquela prosperidade facultando a cada indivíduo uma maior soma de bens no solo, assegura a subsistência de todos. Para que a Agricultura prospere convém que a ciência auxilie seu desenvolvimento. A Indústria e o Capital consomem a obra.

O espírito de rotina é a negação da prosperidade. É o copo da mediocridade. Ensinar, pois, é produzir, é prosperar. O povo que se recusa ao ensino deve ser compelido.

As escolas, os comícios, os prêmios, os estímulos geram a perfeição e essa, por seu turno, convida os capitais angariados pelo trabalho inteligente. Eis o alcance moral, filosófico e prático de uma escola de Agricultura no domínio das ciências econômicas. Senhor, bem haja o Decreto n.º 3.325, de 29 de outubro de 1864. Sol brilhante no firmamento da Pátria, praza aos céus que seja doravante o centro planetário das 20 formosas estrêlas da constelação do Império do Cruzeiro! Bem haja a benemérita Companhia União e Indústria por haver tão perfeitamente interpretado o pensamento de um govêrno como aquêlê que decretou a criação da Escola de Agricultura. Bem haja esta Diretoria que pode hoje proclamar em sua Pátria: Eia! Não tendes terras cansadas, podeis tentar tôdas as culturas, firmai vosso crédito territorial, tudo conseguireis, quando tudo souberdes aprender e vencereis o que julgardes impossível! Feliz, bem feliz o cidadão de que a história possa um dia dizer: Foi útil à Pátria!».

Falou então o Sr. Dr. José Pereira do Rêgo Filho em nome da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. «Senhor: A Lavoura, como tôdas as classes de sociedade, e mais talvez do que nenhuma outra no País, tem direito ao pão do espírito, disse há muito pouco tempo o nosso distinto compatriota Dr. Dionísio Martins. Com efeito, se a rotina constitui, como dizia Chaptal, a ferrugem do progresso, é necessário aproveitar-se milhares de inteligências que se perdem em arenas inglórias, mostrando-lhes qual o caminho da verdade, por uma instrução sólida, que possa satisfazer a todos os empenhos e garantir o futuro das imensas riquezas com que nos mimoseou a natureza, pois que só assim se poderá dar uma organização séria a uma das mais interessantes classes da nossa sociedade, como é a Agricultura, a qual representamos neste momento em nome da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. Era tempo de desviá-la da senda que trilhava para não vê-la continuar a debater-se nas trevas da ignorância e o único meio de alcançar-se êsse desiderato é regenerá-la para que, baseada em princípios esclarecidos e sensatos, ela obtenha, nas frases de um dos mais distintos de nossos escritores, reanimar os tíbios e emudecer os incrédulos. É esta a missão de que se incumbe a Companhia União e Indústria, missão tão elevada que encerre em si tudo que há de mais agradável e extraordinário que possa cogitar o espírito humano.

Não há um só coração brasileiro que não se sinta possuído de entusiasmo ao recordar-se que vai começar amanhã uma era inteiramente nova para a Agricultura, ela que até ontem vivia uma vida sem esperanças e sem animação, porque a luz lhe era negada, não porque as forças do País não permitissem, mas tão só porque lhe faltava uma cabeça inteligente como a do exímio cidadão, Comendador Mariano Procópio Ferreira Lage, que tomasse a direção de tão grandiosa empresa, como também pelo embotamento em que se colocavam os espíritos, desviados pela improficua política, o maior inimigo da nossa lavoura. Felizmente descobre-se o aparecimento dêste foco de luz tão almejado para aquêles que se interessavam pelo progresso do mais importante ramo da nossa administração, e agora cumpre sòmente não desanimar pelos tropeços que se apresentarem, no que confia a nossa corporação, porque sabe que o autor desta grande revolução adotou, para norma de sua vida pública, estudo, constância e perseverança, e que firmado, nesses três grandes elementos, irá por diante na divulgação de suas idéias. E, pois, a revolução está iniciada, e a vitória é certa, sòmente filha do tempo, que não fará muito esperar. Senhor! O reflexo benéfico partido de um trono, instruído, constitui a garantia mais forte e mais segura para o

adiantamento e perfeição de qualquer nação, e por isso a vossa presença neste recinto é um motivo de júbilo para todos os corações brasileiros, porque vem mais uma vez atestar a dedicação e o interesse que prodigalizais ao progresso de nosso País, e como que declarar que o trono é tudo, quando os raios que dêle partem refletem sobre o povo a verdade das crenças e a grandeza das instituições, idéias que vos acompanharam e de que tem conhecimento todo o Brasil, que pensa calmamente e que não se perde no terreno infrutífero das declamações. São estes os sentimentos da Sociedade Auxiliadora e que em seu nome vos são transmitidos».

Em nome dos Institutos Fluminense de Agricultura e Baiano falou assim o Sr. Deputado Dionísio Martins : «Senhor — Neste momento solene, em que a majestade do trono vem sagrar a majestade da ciência, e curvar a fonte ungida do rei, ante o reflexo, mais soberano ainda, da sabedoria divina, que é a luz da sociedade moderna neste século dos prodígios do espirito e dos esplendores do trabalho, eu sinto nadar-me o coração em ondas de júbilo e a emoção do entusiasmo afogar-me a palavra dos lábios. Hoje, senhores, neste canto da bela e feliz Província de Minas, inaugura-se a era de uma revolução social, revolução pacífica porque é dirigida pela razão benéfica, porque é inspirada pela caridade; fecunda, porque faz do capital o ponto de apoio, e da ciência a alavanca para arrancar os erros e abusos de um passado infeliz e de um presente desgraçado e é a realeza da terra que desvelada e munificente vem abrir um horizonte de esperanças aos operários da produção nacional. Quando exemplos desta natureza partem dos fastígios do trono, este não é para o povo somente o símbolo de uma instituição necessária, uma garantia de prosperidade para a Nação, mas um penhor de felicidade pública, porque exprime tôdas as suas legítimas aspirações e todos os seus nobres afetos. A Agricultura precisava de uma prova de consideração porque se acabrunhava no embrutecimento, merecia porque é ela o verdadeiro tesouro do Estado e a fada extremosa que deverá conduzir este Império aos altos destinos que a Providência lhe reservou. Senhor ! Permitti que em nome de meus companheiros de trabalho, eu dirija a V. M. Imperial um voto de reconhecimento por se ter ela dignado a assistir à inauguração do primeiro templo consagrado na terra de Santa Cruz à satisfação das necessidades intellectuais dos cultivadores de terra. Houve um tempo, senhores, em que a nossa sociedade, esquecida na embriaguez das nossas riquezas naturais, negligenciou os cuidados da cultura, descansando completamente em um empirismo sedutor, que certas condições da vida acoroçoavam. A embriaguez vai

hoje desaparecendo, mas os elementos enfraqueceram-se na luta continuada em que vivíamos contra o bom senso e contra a natureza. O hábito da rotina, tolerado pelos poderes do Estado em consequência das complicações internas de um país que procurava fundar sua autonomia política ao debate dos furacões revolucionários e das utopias perigosas, não podia hoje ser acoroçado sem grave e irremediável prejuízo para a riqueza pública, e talvez mesmo sem calamidade para a ordem social. Era preciso destruí-lo pela palavra e pelo exemplo, tirar-lhe todo o valor moral, todo o pretexto perante a consciência do país. Era preciso, em uma só frase, substituir o trabalho grosseiro e sem cálculo pelo estudo das aplicações e pela aplicação do estudo. Este programa, de cuja utilidade ninguém pode hoje contestar a decidida urgência, desinteressadamente a Companhia União e Indústria pôs em realização com todo este brilhantismo com que ela sói levar a efeito as suas empresas de gigantesco plano, graça ao zelo ilustrado de um dos mais dignos filhos deste Império Mariano Procopio Ferreira Laje, e fê-lo, senhores, sem trepidar ante os obstáculos do tempo e as dificuldades materiais, nem estremecer em face dos compromissos que ia contrair perante a Nação, que a observava em atitude simpática mas um tanto incrédula. Senhores, a instrução agrícola, derramada com profusão pelo mundo inteiro, e só novidade para o Brasil, que mais talvez do que nenhum outro estado dela carece para compreender e utilizar as grandezas que ainda o solo arável entesoura em seu seio, e os recursos de que podemos dispor para combater os flagelos que têm feito baixar o esplendor da nossa urbanidade primitiva, carecíamos dela, senhores, para convencer a nossa mocidade de que pode haver uma carreira feliz e acessível a todos os seus cálculos de generosa ambição, sem que seja necessário enredar-se no labirinto de uma política onde nem todos podem ser tão sagazes como Dédalo, e onde a maior parte, como Ícaro, vai queimar suas asas de cêra.

Esta instrução para ser proveitosa deve não só habilitar-nos a melhorar os sulcos da terra, como a realizar mais economicamente o trabalho aperfeiçoado pelo obreiro educado na escola prática. Benefício de tão grande vulto irá recebê-lo, no estabelecimento promovido pela iniciativa particular e pelo óbulo da fortuna privada, igualmente o filho do proprietário, aproximando-os um pensamento comum e unindo-os a reciprocidade dos interesses, avaliados não à luz das paixões mesquinhas, mas ao clarão da verdade eterna. Um nobre exemplo é uma grande idéia que a posteridade agradecida registrará nos anais do futuro com religioso respeito.

O Imperial Instituto Fluminense de Agricultura, que tenho a honra de representar neste recinto, e o Imperial Instituto Agrícola da Bahia, do qual sou um dos mais obscuros diretores, combatem pelos mesmos princípios e lutam com a mesma abnegação.

Nestas circunstâncias, pois, não podiam, sem quebra de dignidade própria eximir-se de vos tributar no melhor dia de vossas glórias, Srs. da Companhia União e Indústria, o mais fervoroso voto de sua gratidão. Oxalá que seja dado àquelas patrióticas associações colhêr um dia o mesmo resultado lisonjeiro de seus esforços perseverantes e de suas continuadas atribulações. Filhos de uma mesma crença, soldados de uma mesma bandeira unamo-nos todos sob a égide de um príncipe esclarecido e devotado aos grandes interesses morais do país que tem a fortuna de vê-lo a sua frente: a união faz a força, e por ela desapparecendo de um belo torrão da América a ignorância, causa immediata dos vícios e precursora da miséria, realizemos a bela expressão de Rouland: *Dieu est pour ceux qui travaillent*».

Terminada a exposição, visitaram Suas Majestades todo o edificio e mais dependências, examinando também os diversos productos que formam a exposição a que o Sr. Ferreira Laje se referiu no seu discurso, e que tem de ser submetidos a um juri, de que é Presidente o Sr. Senador Firmino.

Uma das partes mais notáveis desta exposição é a dos animais, entre os quais sobressaem alguns formosos cavalos, e nomeadamente um ruço pedrês de raça árabe, criado em terras do Sr. Ferreira Laje, vários bois e dois representantes da familia suína.

Terminado o exame, assistiram Suas Majestades a uma corrida de cavalos, e foram depois visitar o edificio da Câmara Municipal, o colégio de meninos do Sr. Dr. José Maria da Silva Velho, e o das meninas, sob a invocação de Nossa Senhora das Dores, a igreja da cidade, e o hospital sustentado pelo Sr. Barão de Bertioga e respectiva capela.

À noite, depois de terem ido ver a bonita iluminação da Escola Agrícola, assistiram a um concerto dado pelo Sr. Sidow e seus três filhos, Maximiliano, Adolfo e Alfredo, na hospedaria da Companhia, edificio vasto e cômodo, de formas elegantes, com jardim e água corrente e construído no curto espaço de sete meses.

Na manhã do dia 26, Suas Majestades visitaram as oficinas da Companhia, viram trabalhar as numerosas máquinas, percorreram as terras da Colônia e ao meio dia partiram para a fazenda da Fortaleza de Santana.

RELATORIO APRESENTADO À ASSEMBLÉIA GERAL  
LEGISLATIVA PELO MINISTRO E SECRETÁRIO DE  
ESTADO — DIOGO VELHO CAVALCANTI  
ALBUQUERQUE  
(1870)

ESCOLA PRÁTICA DE AGRICULTURA FUNDADA PELA COMPANHIA  
UNIÃO E INDÚSTRIA

Em cumprimento do § 4.º da cláusula do contrato que celebrou com o Governo Imperial em 29 de outubro de 1864, a Companhia União e Indústria fundou, na povoação do Juiz de Fora, em Minas Gerais, uma escola de agricultura prática. Foi inaugurada no dia 24 de junho do ano passado, na augusta presença de Suas Majestades Imperiais e de Sua Alteza o Sr. Duque de Saxe.

Além do reitor, tem quatro professores; dois acumulam as funções de administrador do estabelecimento e de secretário, servindo um também de vice-diretor.

O curso teórico das matérias foi dividido do seguinte modo:

1.º Ano — As quatro operações de Aritmética, frações ordinárias e decimais, teoria das proporções, prática dos cálculos comerciais e sistema decimal de pesos e medidas.

Geometria plana.

Física elementar e princípios de Química geral.

Organografia e Fisiologia vegetais com aplicação às plantas úteis do Brasil.

Taxonomia aplicada ao conhecimento prático dos vegetais indígenas úteis e dos que podem ser cultivados com vantagem no Brasil.

Mecânica prática.

Desenho linear.

2º Ano — Mineralogia aplicada à Agricultura e princípios gerais de Zoologia.

Princípios de Agronomia.

Arte Veterinária.

Topografia, desenho de máquinas e aparelhos.

Zootecnia (criação de animais, etc., etc.).

Geologia aplicada à Agricultura.

Agrimensura, continuação da Agronomia e da Arte Veterinária.

Química Agrícola (análise de terras, etc., etc.).

3º Ano — 1º Semestre — Química Industrial aplicada à Agricultura (Tecnologia Agrícola).

Continuação da Arte Veterinária.

Princípios gerais de economia e escrituração rurais.

Construções rurais e continuação da Agronomia.

2º Semestre — Continuação da Arte Veterinária.

Plantações especiais.

Nivelamento, "drainage" e irrigações.

Climatologia.

Além do ensino teórico acima determinado, todos os alunos sem distinção, são obrigados a exercitar-se praticamente nos seguintes trabalhos :

Tratamento dos animais.

Preparação dos estrumes.

Manobra dos instrumentos aratórios.

Aplicação dos estrumes e plantações especiais.

Colheitas.

Aplicação das máquinas e aparelhos para a preparação e acondicionamento dos produtos.

Análise química dos terrenos.

Levantamento de plantas e nivelamentos.

Conviria talvez começar mais modestamente, ampliando-se o quadro das aulas na proporção do desenvolvimento da lavoura. Nada impede, porém, que a Companhia restrinja-o, aconselhada pela experiência, guia segura em tais assuntos. A Escola Prática de Agricultura reunia já 30 alunos. Oito, remetidos pelas Câmaras Municipais, a convite da Companhia, são sustentados a expensas desta. Restam 12 lugares gratuitos, para os alunos pobres que as Municipalidades de Minas Gerais e Rio de Janeiro recomendarem.

Admira, em verdade, que o beneficio oferecido não tenha sido avidamente aceito. Associando-se as Municipalidades ao gene-

roso empenho da Companhia, contribuiriam para regeneração da lavoura nacional.

A despesa com a fundação desta escola foi de 168:789\$866; entende, porém, a Diretoria que ainda são mister 40:000\$000 para colocá-la na altura de sua missão.

Coincidiram com a abertura dêste estabelecimento a feira e exposição agrícola promovidas pela Companhia. Inovações desta ordem redundarão em vantagem à lavoura logo que se propagarem por todo o Império.

A Escola Agrícola da União e Indústria, pôsto que resultado de uma obrigação imposta pelo Govêrno, cabe a glória de haver estreado o ensino profiissional da indústria por excelência.

Conviria conceder aos alunos que completarem o curso dos respectivos estudos titulo, ou diploma, com as honras e garantias dispensadas aos bacharéis em Direito. Seria grande estímulo à concorrência de alunos.

## CAPÍTULO XX

### DISCUSSÕES NO SENADO

27 DE JUNHO

O SR. JOBIM — Reconheço, Sr. Presidente, que esta discussão já tem sido muito prolongada; mas não tenho remédio senão tomar mais algum tempo ao Senado para responder ao que no seu último discurso disse aqui, relativamente a mim, o nobre senador pela Província de Pernambuco, que se senta defronte da Mesa.

Disse S. Ex<sup>a</sup> que eu sou refratário a todos os melhoramentos materiais, e terminou o seu discurso recomendando-me que estudasse ou que lesse o que escreveu sôbre o rio S. Francisco o distinto Engenheiro Sr. Halfeld.

Muito antes do nobre senador fazer-me esta recomendação, anos mesmo, já eu tinha lido com muita atenção e prazer o que escreveu o Sr. Halfeld sôbre o rio S. Francisco. E ninguém pode pôr em dúvida que basta a mais simples inspeção dessa grande obra, mandada executar pelo Govêrno Imperial, para se reconhecer tôda a magnificência e grandeza, e tôda a utilidade que pode tirar o Brasil e principalmente as nossas Províncias ao Norte do Império dêsse admirável rio. Não era, pois, necessário que o nobre senador me fizesse esta recomendação: há muito tempo considero êsse rio como a maior maravilha da natureza no interior do nosso País.

Porém o que mais impressionou-me foi o dizer o nobre senador que eu sou refratário a todos os melhoramentos materiais. Creio que por refratário se deve entender aquêle que quebra a sua palavra a respeito de um contrato, ou a respeito de uma obrigação que contraiu. Não sei que obrigação contrai eu, a que deixasse de dar cumprimento; e também chama-se refratário a um indivíduo muito teimoso.

O Sr. Cunha Figueiredo — Não foi nesse sentido que empreguei a palavra.

O SR. JOBIM — Sem dúvida o nobre senador quis aludir ao que se passou aqui o ano passado, relativamente a uma estrada de ferro que se quer construir de Santa Catarina até Porto Alegre. Construção que o nobre senador tomou tanto a peito e cujas vantagens eu contestei; e para mostrar que tinha razão em tudo quanto eu disse, basta o que se passou na Assemblêia Provincial do Rio Grande do Sul, por pessoas que devem ter muito mais exato conhecimento do que pode vir a ser aquela estrada do que o nobre senador, tendo-se lá proposto que se concedesse um adjutório a esta emprêsa, de 600 ações, e além disto garantia de juros. Tais proposições não foram aceitas, segundo consta, naquella Assemblêia provincial, ao mesmo tempo que a lembrança que aqui apresentei, aliás já aventada por muitas pessoas, de criar-se um pôrto artificial nas Tôrres, foi adotada e designou-se certa quantia para explorar-se ou estudar-se a execução dêste projeto da formação de um pôrto artificial nas Tôrres. Portanto, não teve razão o nobre senador para dizer por isso que eu sou refratário aos progressos materiais do País.

Sr. Presidente, não se pode deixar de reconhecer quanto o rio S. Francisco é admirável, e quanto a sua magnificência excede a todos, dentre os muitos que temos no centro do Brasil. Com efeito, se examinarmos a sua população, ella já excede a um milhão de habitantes. Assim, segundo o mesmo Engenheiro Halfeld, na parte acima do rio S. Francisco, existem 971.401 habitantes; na parte inferior à grande cachoeira de Paulo Afonso, diz êle que há 67.104 habitantes.

Esta população acha-se disseminada por algumas 16 vilas, cujo nome é agora escusado mencionar. Há de mais uma grande quantidade de aldeias ou povoações que se chamam no País arraiais; tem talvez mais de 24 arraiais nas suas margens. Mas o que talvez scandalizaria o nobre senador, foi o ter eu dito aqui em um aparte, que do rio S. Francisco, no meio de tanta grandeza, só se exportam atualmente melancias e sezões. Esta proposição não é minha. E' o mesmo Sr. Halfeld quem diz que das margens do rio das Rãs exportam-se muitas melancias e cebolas, e sem dúvida tão boas estas ou ainda melhores do que essas de que os hebreus tinham tantas saudades depois que foram resgatados do Egipto. (Hilaridade).

Mas êsses produtos tais como as excellentes cebolas e melancias o que significam? a fertilidade extraordinária dêsses lugares, particularmente nas margens dêsse rio confluyente chamado das Rãs, onde há também grandes inconvenientes, desvantagens e perigos, ao lado de coisas grandes e admiráveis.

Assim, à margem desses rios há bosques, por onde as águas costumam passar nas enchentes, e quando para atalhar as voltas do grande rio se entra nesses bosques, são tantas as cobras que pousam sobre as árvores, que elas de lá saltam sobre os viajantes, que correm o risco de as ver enroscadas ao pescoço. (Hilaridade).

Além disso, Sr. Presidente, o mesmo Sr. Halfeld diz que em uma destas paragens viu-se acompanhado sempre de uma grande quantidade de jacarés e que jacarés? de papo amarelo! (riso) que são verdadeiramente crocodilos, e que sua canoa sempre andava acompanhada de uma guarda de mais de trinta jacarés (continua o riso); e era preciso estar sempre alerta com o facão em punho, para lhes cortar as mãos a fim de evitar que se agarrassem à borda e saltassem para dentro das canoas e dos ajoujos.

Parece-me que o que tenho dito basta para mostrar que conheço um pouco o rio S. Francisco.

Quanto às sezões raro é que aquêles que por lá andam deixem de exportá-las e eu não disse isto com vistas de deprimir, ou por desconhecer a importância e magnificência daquele rio. Foi porque entendo que quando se trata de estradas de ferro entre nós, devem ser sempre conexas às suas questões duas outras muito importantes: uma é a da preferência nas nossas circunstâncias, porque são tantas as necessidades do nosso País, e tão minguados para todas elas os nossos recursos, que não temos remédio senão preferir cuidadosamente aquelas que são mais úteis, mais necessárias, e ao mesmo tempo mais lucrativas e proveitosas. Assim, tratando-se de estradas de ferro, entendo, contra a opinião do nobre senador, que não quer preferências, que a nossa principal questão é a das preferências, a fim de não esbanjarmos os dinheiros públicos com serviços que sejam menos necessários e menos proveitosos e sem os quais podemos continuar a passar, para só cuidarmos daqueles que são de absoluta necessidade. Assim também, à vista da nossa urgente necessidade de braços, é outra questão conexa, tratando-se de estradas de ferro, o atendermos a que os lugares por onde têm de dirigir-se essas estradas sejam os mais convenientes, e apropriados para a colonização, etc.

Ora, eu disse que do rio S. Francisco se exportam sezões e disse uma verdade, porque na maior parte das margens desse rio reinam sezões, febres intermitentes, perniciosas e pleurizes. Mas isto não quer dizer não haja também lá lugares muito salubres e muito agradáveis, sobretudo saindo-se um pouco para o interior.

O Sr. *Cunha Figueiredo* — Não há mais sezões do que em Olinda.

O SR. JOBIM — É, pois, necessário têmos muito em vista que aquêlê rio em certas paragens é muito doentio, para não remetermos para ali colonos, como se tem praticado em outras localidades semelhantes, de onde tem resultado o nosso descrédito a respeito de colonização, quando temos tantos terrenos salubérrimos e fertilíssimos.

É verdade que em outras partes do mundo tem-se visto rios ainda mais insalubres que o S. Francisco; por exemplo, na Carolina do Sul, o rio Santee era extremamente doentio, e hoje é um paraíso, um dos lugares mais amenos, mais populosos, mais férteis e mais sadios do mundo. E por que se deu esta transformação? Porque, depois da revogação do edito de Nantes por Luiz XIV, dirigiu-se para ali uma emigração de protestantes franceses muito ilustrados, laboriosos, industriosos e homens de fortuna, que por meio de incessantes trabalhos, de drenagens e canalizações, tornaram aquelas margens férteis e salubres, de sorte que o rio Santee é hoje uma das maiores delícias da América do Norte, como refere o viajante inglês Lawson.

Mas estaremos nós no mesmo caso? Poderemos esperar o mesmo resultado, em muitas ou em algumas das localidades do rio S. Francisco? Quanto a mim, sinto dizê-lo, é isso bem difícil. Homens laboriosos, industriosos e de fortuna, como eram aquêles, não vêm cá para o nosso País; e a razão é muito simples, porque estão vendo, por exemplo, na Província do Rio Grande do Sul, 10 ou 12.000 brasileiros natos excomungados pela nossa Constituição, pelo simples fato de pertencerem a uma religião dissidente; e que por isso não podem gozar dos mesmos privilégios, ou dos mesmos direitos de que gozam os brasileiros natos, que professam a religião católica. E' dêste exclusivismo, que está infelizmente na nossa Constituição, que êles muito se queixam, não porque queiram, dizem êles, ser deputados, nem ministros, nem conselheiros de Estado, mas porque consideram esta desigualdade como uma circunstância deprimente, degradante e vexatória para êles, e para tôda a sua descendência.

Por êste deplorável anacronismo não veremos vir para o Brasil dessa gente a mais ilustrada, a mais industriosa e a mais morigerada de tôda a Europa; só veremos virem italianos, e outros birbantes iguais aos que vêm em grande quantidade para o Rio da Prata, homens que talvez ainda dêem muito que fazer a êsses Estados pela sua desmoralização, pelas más propensões que do seu País trazem muitos de entre êles.

Assim, Sr. Presidente, creio, como disse, e repito, que será bem difícil ou impossível conseguirmos o desiderato de ver o rio

S. Francisco passar brevemente pela mesma metamorfose por que passou rapidamente o Santee, na Carolina do Sul, porque homens de fortuna, que venham com seus capitais para ali e trabalhem por fazer com que se tornem salubres êsses lugares doentios, será difficilimo, à vista do muito que êles se ressentem dessas disposições da nossa Constituição, e a respeito das quais tenho ouvido a alguns queixarem-se amargamente, e eu fico vexado. Entretanto, Sr. Presidente, ninguém pode duvidar das imensas vantagens e beneficios que podemos já tirar do rio S. Francisco; há ali imensas produtos naturais, e outros que podem ser facilmente produzidos, pelo indústria agricola, e que serão incomparavelmente superiores a outros da mesma espécie de qualquer outra parte do mundo. Não quero agora estender-me sobre êste assunto, basta dizer que em relação aos produtos naturais, há, por exemplo, um charco onde tanto abunda o sal comum, que só daí tiram-se por ano 12.000 alqueires, que se vão vender no pôrto do rio das Velhas, a 18\$ o alqueire, o que dá um lucro de 216:000\$. E' um dos grandes comércios dos habitantes próximos dessa localidade, aliás doentia, bem como de outras. Além dêsse produto, há muito salitre nas margens dêsse soberbo rio, produto êsse que não é aproveitado, porque não há ali indústria alguma, os habitantes vivem na maior ignorância das mais simples artes e indústrias; êles não têm conhecimento algum dos meios de preparar ou refinar nem o sal comum nem o salitre, gêneros que poderiam dar um interêsse imenso pela sua extraordinária abundância e carestia de salitre.

Ainda mais, as margens do rio, na parte que pertence à Minas Gerais, estão cobertas de madeiras preciosas, madeiras que podiam ser aproveitadas até mesmo para estradas de ferro. E a propósito, não sei qual é a razão por que nenhuma de nossas estradas de ferro, pelo menos vicinais, procura todos os meios de economia; pelo contrário, observo que há nelas bastante esbanjamento dos dinheiros públicos; vejo, por exemplo, que no Canadá muitas estradas de ferro, são feitas com cintas de madeira «chemins à lisse», como dizem os franceses, com os quais economiza-se muito. Nos Estados Unidos e no Canadá existem destas estradas em grande quantidade e mesmo em grande extensão. Êste sistema nos livraria em parte das despesas com trilhos de ferro, que custam muito dinheiro, e nem sempre são mesmo tão duradouros. Para essas obras temos no rio S. Francisco madeiras preciosísimas, temos o pau-ferro, o angico, o ipê, a peroba e outras madeiras que escuso enumerar; e lá abundam madeiras de primeira qualidade, que podem resistir à destruição da umidade do chão, como não resistem os trilhos de ferro; porque vejo que na estrada de ferro de D. Pedro II os trilhos, que foram colocados há 10 ou

12 anos, já estão corroidos e estragados, ao mesmo tempo que as nossas madeiras de lei resistem talvez mais de 15 a 20 anos, mesmo sôbre um terreno úmido e algumas até parecem reverdecer na água.

E já que falei em economia, devo notar também que na estrada de ferro de D. Pedro II, de que se trata, há obras que seria bem escusado fazer do modo por que se fazem. Vemos, por exemplo, que pelo interior, no meio das matas, constroem-se pontes com pedras de cantaria, muito bem lavrada, até com relevos que devem custar muito dinheiro. E que necessidade há de fazer êstes relevos, quando com alvenaria simplesmente se poderia construir essas pontes? Tomando-se os intervalos das pedras com cimento podiam tais pontes ser de uma duração eterna, evitando-se assim êsses esbanjamentos com um trabalho que é bem escusado e deve custar bem caro.

Passemos agora à questão de preferência. Disse o nobre senador por Pernambuco que não devemos dar nem tratar de preferências, que ambas as estradas da Bahia e Pernambuco devem marchar ao mesmo tempo; discordo desta opinião; no meu entender a preferência está dada pela natureza mesmo das coisas. Se da vila da Boa Vista, no S. Francisco, até a cidade de Olinda, há 180 léguas, como diz o Sr. Halfeld, e do Juazeiro até Cachoeira há apenas 60, e se mesmo, segundo diz o engenheiro, uma tropa costuma ir da cidade da Cachoeira ao Juazeiro em onze dias, e se uma tropa não anda mais de quatro léguas por dia, segue-se que a distância não é de 60 léguas, mas de 44, da Cachoeira ao Juazeiro. Mas suponhamos mesmo que é de 60 léguas: aí temos a diferença que vai de 60 para 180. Mas na vila da Boa Vista ficaria a estação mal colocada, porque abaixo e acima dessa vila existe uma infinidade de cachoeiras, e algumas muito furiosas, que fazem com que a navegação seja muito perigosa nesses lugares; é necessário que a estação seja colocada muito mais acima, para o Oeste, talvez mais 20 a 30 léguas, e assim ficará a estrada de Pernambuco ao rio S. Francisco na distância de mais 200 léguas da cidade do Recife.

*O Sr. Cunha Figueiredo* — Não senhor.

*O SR. JOBIM* — Então o Sr. Halfeld não diz a verdade, porque êle diz que da vila da Boa Vista ao Recife são 180 léguas, e se a estação da Boa Vista ficar 30 léguas acima, perto ou defronte do Juazeiro, a distância será de mais de 200 léguas.

Assim, entendo que a preferência está dada pela natureza mesma das coisas; quando a estrada de ferro de Pernambuco estiver em menos de meio caminho, a da Bahia terá chegado ao

rio S. Francisco, e depois de estabelecida a correnteza do comércio para a cidade da Bahia, não será fácil à de Pernambuco atraí-lo.

Entretanto não quero dizer com isto que a estrada de ferro de Pernambuco não seja muito vantajosa: o rio S. Francisco pela sua extraordinária fertilidade deve ser considerado como era o Nilo para os Romanos, o seu principal celeiro, de onde tiravam a sua principal alimentação. O Norte do Império, Pernambuco, Ceará, etc. que é sujeito a sêcas e a fome, pode tirar a sua alimentação nos anos minguados, a sua principal alimentação, do São Francisco, por meio dessa estrada e dêsse canal, se é possível realizá-lo, de que falou o Dr. Macedo, que iria do Ceará ter ao rio S. Francisco. Mas não podemos fazer tudo de uma vez: cumpre que não sejamos tão sôfregos, tenhamos paciência de esperar, de preferir aquilo que o deve ser pelo maior benefício e vantagem que oferece.

E' minha opinião, pois, que a estrada de ferro da Bahia é a que deve ser preferida, e deve ser quanto antes levada ao cabo; é de absoluta necessidade que assim se faça, não só porque a Província da Bahia nos merece muito, e muito lhe devemos (apoia-dos), mas porque daí também deve resultar maior vantagem, imensos proveitos para o Império (apoiados); deve resultar desta obra um acréscimo extraordinário de renda, porque, desde que a abertura do rio se faça pela Bahia, vêm os seus produtos a um pôrto magnifico como é o da Bahia.

Quanto à emenda que apresentou o nobre senador, a quem muito respeito, e a cujas luzes rendo homenagem, o Sr. senador pelas Alagoas, tenho minhas dúvidas, apesar de que o nobre presidente do Conselho já disse que aceitava esta emenda.

A primeira dúvida é que para baixo do Juazeiro, desde aí até o pôrto das Piranhas, as cachoeiras são imensas, a navegação extremamente difficil e perigosa; e sendo assim, que necessidade temos de fazer uma estrada de ferro que nos deve custar quase tanto quanto a que é necessário fazer do Juazeiro para a Bahia, pois que do pôrto do Juazeiro até o de Piranhas medeiam mais de 60 léguas, talvez 80, além de que essa estrada do pôrto de Piranhas ao Penedo tem ainda de atravessar duas cachoeiras ferozes em certos tempos.

O Sr. *Cansansão de Sinimbu* — Está enganado.

O SR. JOBIM — Então é o Sr. Halfeld que está enganado.

O Sr. *Cansansão de Sinimbu* — Contra esta opinião do Sr. Halfeld protesta a navegação a vapor, que já existe.

O SR. JOBIM — A cachoeira de Cancamunhê de Cima e a de Cancamunhê de Baixo, e ainda uma terceira, quando o rio está um pouco baixo, quando não tem recebido as águas novas, como lá chamam, são assaz perigosas. Ainda mais; desde a Vargem Redonda, até em baixo, ao pôrto das Piranhas, medeiam 21 léguas, e uma estrada de ferro desta extensão, por meio de caminhos desabridos por meio de serras e penedios, como as que se acham perto da cachoeira de Paulo Afonso, deve custar tanto como uma estrada de ferro que venha à Bahia.

Além disto, tendo chegado as mercadorias ao baixo S. Francisco, qual é a vantagem que se pode daí tirar? O pôrto de São Francisco é perigoso, mudável e não tem mais de oito a dez palmos de água; e, pois, quais são os negociantes que podem ali ir buscar mercadorias? Poderá um tal pôrto comparado ser ao da Bahia ou de Pernambuco?

O Sr. Cansansão de Sinimbu — Quem comparou os dois portos?

O SR. JOBIM — Comparo-o eu e digo que o pôrto de São Francisco é perigoso, nem admite que se possa estabelecer ali um farol, para guia dos navegantes, visto que amontoando-se areias que o rio costuma carregar, faz com que a barra se vá estendendo.

O Sr. Cansansão de Sinimbu — Está falando contra fatos: existe um farol, e do pôrto há navegação direta para a Europa.

O SR. JOBIM — O que digo é em referência ao que disse o engenheiro, que não se pode estabelecer ali um farol, e se o fizessem, êsse farol seria inutilizado, porque a barra muda, vai entrando pelo mar dentro, e por isso ficaria o farol, no fim de poucos anos, a uma distância extraordinária, e sem utilidade, ou antes nocivo, pela mudança da barra.

Sr. Presidente, ao terminar direi ainda que abundo inteiramente nas idéias que apresentou o nobre senador pelo Pará, mostrando que devemos ser muito reservados em contrair empréstimos, para quaisquer obras, como mesmo estradas de ferro. Vemos o que sucede a particulares a respeito de empréstimos, e o que sucede a êles pode-se também aplicar muitas vêzes ao Estado. Sabemos que muitos fazendeiros querem elevar-se logo a um grau extraordinário nas suas fazendas, contraindo para isso empréstimos, e que outros, mesmo irmãos, nunca os contraem, e vão-se remediando sempre com os próprios recursos, e no fim de certo tempo, êstes sabem o que possuem, ao passo que os que abriram empréstimos, com os prêmios ficam em tal estado no fim

de alguns anos, que tudo o que possuem é pouco para pagar o que devem. E' o que hoje já nos acontece; metade da nossa renda é destinada ao pagamento dos juros de empréstimos. Mas enfim, a respeito dêstes sei que há já uma circunstância particular, grandes compromissos de obras já feitas, pelas quais estamos obrigados; portanto não haverá remédio senão votarmos por esta vez para êste crédito, que eu estimaria fôsse na sua totalidade primitiva, para continuação desde já da estrada da Bahia, deduzido o que é necessário para ir-se à Lagoa Dourada, como propôs o Sr. Presidente do Conselho.

O Sr. Barão de S. Lourenço — Eu ouvi o que acaba de asseverar, e não me agradou semelhante proposição.

Sr. Presidente, estou convencido de que o prolongamento desde já da estrada de Pedro II ao rio das Velhas não dará grandes vantagens a Minas, que mais lucrará se empregar o mesmo capital na construção de novos ramais, em procura dos centros de população e da produção agrícola. Desde que a Pedro II entrar nos terrenos aproximados do rio das Velhas cessará de ter lucros correspondentes aos novos sacrificios. Das águas do S. Francisco nada deve esperar por muitos anos; nem todo produto, que não fôr diamantes ou metais preciosos, pode suportar as despesas do rio acima, do rio das Velhas, e mais da estrada extensa de ferro que terá de o transportar.

O mesmo poderei dizer da estrada pernambucana, a qual nada tirará do S. Francisco, e muito se despende os mesmos capitais em direção a centros produtores da Província, e os vizinhos de Alagoas, Paraíba, e mais para o norte.

Infelizmente a estrada do Juazeiro não tem para onde caminhar senão para a vila dêste nome; é uma direção obrigada por ser a única realizável.

Não tenho ciúme que se despenda com a estrada de Minas; sua população é importante, industriosa, morigerada e muito promete. Não invejo que se gaste com ela 20.000:000\$000, tanto mais que paga já, ou a estrada Pedro II, o juro de seu custo. E por que não se há de ir por diante? Se a continuação não pagar o juro dos primeiros anos, como succedeu já, pagará logo depois porque tem um futuro certo, terrenos férteis, população e deliberação para o trabalho.

Com estas idéias favoráveis ao bem estar mineiro tolerem que os não acompanhe nos sonhos do Eldorado do S. Francisco com prejuízo da Província. (*Há um aparte*).

Não recuso, como ouvi já dizer-se aqui, uma légua de estrada para Minas, e sim não votarei para realizar uma idéia falsa, exagerada e prejudicial. (*Continuam os apartes*).

Os senhores mineiros são muito seguros! Êstes 20.000:000\$000 não serão gastos em menos de três ou quatro anos, porém êles querem o voto adiantado e que não dependa de uma deliberação anual. Recceiam que não haja mais Câmaras no Brasil, e se querem segurar!

Nós não somos tão sôfregos, que me resigne a uma prestação anual: resigno-me mesmo a ouvir dizer para o ano seguinte que nada se pode ainda fazer, à exceção de alguns trabalhos de exploração; os 3.000:000\$000 estarão quase intactos, ao passo que 7 ou 8.000:000\$000 estarão empregados na Pedro II. Há sem dúvida embaraços a vencer em relação às estradas do Norte, entregues a companhias inglesas.

Serão realizadas as desejadas desapropriações? Chegar-se-á a um acôrdo com as ditas companhias para que elas prossigam, ou nós por nossa conta? (*Apoiados e apartes*)

Cumpre, portanto, vencer tais dificuldades; mas Minas irá andando!... Ela fará com as nossas estradas o que fêz ou disse D. Nuno Alves Pereira, Condestável de Portugal, com D. João I, que lhe mandava recados sucessivos para que esperasse pelo grosso do exército que o rei comandava, e não atacasse os espanhóis com a pouca gente que tinha. Respondia D. Nuno: «Vou andando e esperando». A Província de Minas pratica o mesmo; vai andando e vendo o que se pode projetar para nós outros, a que não se opõe mas a que não dá pressa.

Desculpo-lhe a sofreguidão; acabei de ver que a despesa com a estrada Pedro II não é perdida; marche quem puder e quem souber.

Convém, porém, que se atenda ao Norte do Império, onde há províncias que têm necessidade de proteção eficaz e direta. (*apoiados*).

Algumas tiveram alguns anos de fortuna com a subida do algodão, mas a descida esperada dêste produto vai fazendo reentrar êsses distritos no estado normal de atraso.

Acabei de ouvir o nobre senador pelo Ceará, e acho que tem razão de pugnar pela sua Província, cuja população se distingue pelo progresso que vai tendo, todo devido a si. O Ceará, senhores, será uma das jóias de nossa coroa! (*Apoiados*). Protejamos tôdas as localidades, Sr. Presidente (*Apoiados*), gastemos o necessário apenas com outros objetos e sejamos generosos com os melhoramentos bem estudados do país. (*Apoiados*).

Observo que isto hoje é possível; em outro tempo se tinha grande repugnância de despendar, de contrair empréstimos: qualquer «deficit» de dois ou três mil contos fazia estremecer o corpo legislativo; era uma dor geral de cabeça que punha tudo tonto.

Hoje, depois que aumentamos a nossa dívida com cerca de 600.000:000\$000 mais, parece que cresceu o ânimo de gastar! Será bom que limitemos esta coragem para os melhoramentos do país e não para aumentar o funcionalismo, e coloquemos entre aquêles e, com preferência a todos, as estradas de ferro.

Não fatigarei mais o Senado! quis apenas dizer minha opinião sôbre a matéria em discussão. (*Há um aparte*)

## SESSÃO EM 8 DE AGOSTO DE 1870

### ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Continua a segunda discussão do art. 1º da proposta do Poder Executivo, autorizando o Govêrno para contrair um empréstimo de 35.000:000\$000 para a continuação da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

O Sr. F. BELISARIO — Sr. Presidente, não tive o prazer de ouvir o nobre deputado pelo Ceará que em último lugar combateu êste projeto. Não poderei, portanto, responder à sua argumentação: fá-lo-ei, porém, quanto à dos dois oradores que em primeiro lugar o impugnaram.

As principais objeções por êles apresentadas podem resumir-se nos seguintes pontos cardeais.

O nobre deputado pela Bahia, abstraindo-se das questões particulares da estrada de ferro daquela Província, só apresentou um único argumento de carater geral sôbre o projeto: combater a localização quase exclusiva dos favores do Govêrno a uma parte limitada do Império. O ilustrado deputado pelo Rio de Janeiro combateu o projeto em primeiro lugar porque resolve, segundo suas expressões, de um modo brusco e oblíquo, graves questões das nossas estradas de ferro: a construção delas e direção de seu serviço pelo Estado, solução que o ilustrado deputado achou unicamente razoável quanto à estrada de ferro de Pernambuco, cujo contrato, por motivos especiais o nobre deputado entendia dever ser encampado. Em segundo lugar, pelas disposições deficientes do projeto, que não designam o meio de ser realizado o empréstimo; e, finalmente, pela má direção da estrada para o vale de São Francisco, quando mais conviria construir outros

ramais que o nobre deputado achou preferíveis. Eis os pontos principais de sua argumentação.

Depois de procurar responder aos dois nobres deputados, farei também algumas reflexões sobre outros pontos.

A primeira objeção que este projeto levantou neste recinto e na outra casa do Parlamento foi essa de que foi órgão o ilustre representante da Bahia; a localização dos favores do projeto a uma parte limitada do Império.

Parece-me, Sr. Presidente, que, tratando-se de obras públicas, é mui difícil num só projeto incluírem-se disposições que satisfaçam a todas, ou mesmo a muitas das grandes e variadas necessidades do nosso país.

Parece-me ainda que, tratando-se de uma obra pública qualquer, seja da navegação de um rio na Província do Alto Amazonas ou na de Mato Grosso, seja do melhoramento do pôrto de Pernambuco ou do Rio Grande do Sul, seja, finalmente, de uma estrada de ferro nesta ou naquela Província, nós devemos examinar as condições da obra em si, se a empresa em questão tem meios de viver, qual a necessidade que vem preencher e o serviço que vai prestar: o fato de sua posição geográfica no Império não deve influir de modo algum no nosso julgamento. (Apoiados).

E, pergunto eu, o projeto de estradas de ferro, que se acha em terceira discussão no Senado, conquanto referindo-se a todas as nossas quatro maiores estradas de ferro, ainda assim satisfaria às necessidades de todas as Províncias? Porque legislava-se a respeito de quatro Províncias, deveriam ficar satisfeitas as demais Províncias do Império?

Sr. Presidente, se continuarmos com resolução no caminho que nos abre este projeto em relação à nossa viação férrea, na qual constitui um passo já considerável, não tanto em absoluto, mas em atenção ao que até agora temos feito, e à nossa habitual timidez; se desencravarmos a navegação do São Francisco e de seus tributários, franca para vapores numa extensão de cerca de 600 léguas, se ligarmos depois a essa tão notável rede de comunicações as outras grandes bacias navegáveis do nosso vasto centro, pondo-o em comunicação com o principal foco de civilização do Império, levando a vida e o movimento a esse grande país interior, julgo que teremos cooperado muito mais eficazmente para o engrandecimento do Brasil do que votando qualquer outra medida de assunto diferente. (Apoiados).

Este projeto, que hoje desperta tanta rivalidade, estou convencido que, uma vez executado, concorrerá muito para desfazer essas falsas apreciações, cujos reflexos infelizmente ainda aqui

aparecem. Na grande empresa, que projetamos, não vejo só resultados econômicos e comerciais. Ela concorrerá para a ilustração e civilização do Império, para a sua unidade, para sua integridade, muito mais poderosamente do que se recorrêssemos a quaisquer leis ou a qualquer força material. (*Apoiados*).

Esse acontecimento notável dos tempos modernos, da aglomeração das grandes nacionalidades, da homogeneidade que adquirem os grandes países do mundo, não é, senhores, certamente o fruto das locubrações ou dos projetos concebidos por qualquer estadista. Embora fato da ordem moral e política, é ele, entretanto, o resultado de melhoramentos realizados na ordem material. Esses grandes meios de locomoção aperfeiçoada e transmissão de pensamento, difundindo a civilização, harmonizando os interesses dos povos e conciliando-os, concorrem poderosamente para a grandeza das nações e sua homogeneidade. (*Apoiados*).

Mas, Sr. Presidente, já que as objeções do nobre deputado não são colocadas neste ponto, e sim noutro que eu não direi acanhado, porém limitado, observo que ainda assim me parece que o nobre deputado deveria ter indagado se as circunstâncias da Estrada de Ferro D. Pedro II, se o serviço que ela presta à nossa lavoura, se as suas condições econômicas, se o seu futuro justificavam o projeto em discussão; e sobretudo que o nobre deputado não se deveria deixar levar pela importância aparente da quantia pedida, mas cumpria-lhe examinar qual o verdadeiro ônus que o Estado tomará com a decretação dêste crédito.

Sr. Presidente, não me demorarei na tese, certamente trivial, de provar que o mais seguro meio de proteger a nossa lavoura, em cujo benefício nos deleitamos em idear projetos, as mais das vezes quiméricos e irrealizáveis, é a barateza, a segurança e a rapidez dos transportes. (*Apoiados*).

Qual o papel que representa a Estrada de Ferro D. Pedro II em relação à lavoura do Brasil? Se tomarmos os três mais importantes gêneros da nossa produção, veremos o seguinte: A nossa exportação no ano passado, o mais próspero da nossa lavoura, apresenta os seguintes dados: Exportamos em

Açúcar	....	a	8.719.023	no valor oficial	22.760:642\$000
Algodão	...	a	3.386.692	no valor oficial	33.910:765\$000
Café	.....	a	14.346.770	no valor oficial	83.633:154\$000

Ora, Sr. Presidente, dessa considerável exportação do principal gênero da nossa lavoura, o café, transitaram pela estrada de ferro de D. Pedro II 6.313.599 arrôbas!

Tratando-se, pois, do mais importante veículo de nossos produtos agrícolas, poderia eu esperar ouvir ao nobre deputado que

seu primeiro impulso ao ler a proposta do Govêrno foi de votar contra «in limine», como se expressou?

Antes de enunciar-se por êste modo deveria o nobre deputado observar que a estrada de ferro em questão serve a uma parte sumamente importante da nossa lavoura, àquela que concorre principalmente para o grande comércio da cidade do Rio de Janeiro, para o ativo movimento de seu pôrto e para a avultada renda de sua alfândega.

Peço, porém, permissão à Câmara para entrar em algumas particularidades relativas às nossas estradas de ferro, para bem reconhecer-se a posição da estrada de D. Pedro II em relação às outras.

A exportação de tôdas as nossas estradas de ferro foi, no ano passado, de 21.795.220 arrôbas; a Estrada de Ferro de D. Pedro II concorreu, ela só, para essa soma, com 10.632.118 arrôbas.

Produziram de fretes, estas mercadorias, a quantia de .... 6.672:442\$538, para a qual concorreu a Estrada de Ferro de D. Pedro II com a importância de 3.765:260\$964. Os passageiros, que transitaram nas nossas estradas de ferro, no mesmo período, foram em número de 1.159.439. dêsses, a Estrada de Ferro D. Pedro II transportou 852.000.

A renda bruta total das nossas estradas de ferro foi no ano passado de 8.537:748\$534; a Estrada de Ferro de D. Pedro II concorreu para essa quantia com a soma de 4.625:815\$900.

Na renda líquida, a proporção é muito mais notável. A renda líquida de tôdas as nossas estradas de ferro importou, no ano passado, em 4.000:700\$971, descontado o *deficit* da Estrada da Bahia, a Estrada de Ferro de D. Pedro II concorreu, ela só com a quantia de 2.480:154\$971.

Ora, Sr. Presidente, nem a extensão quilométrica da Estrada de Ferro de D. Pedro II, nem os capitais ali empenhados guardam a mesma proporção com os algarismos apresentados. Assim, a extensão de tôdas as nossas estradas de ferro atualmente é de 668 quilômetros, e a da Estrada de Ferro de D. Pedro II é de 216.

Quanto ao capital, o mesmo se observa. Temos empregado, em estradas de ferro no Brasil, até o ano de 1868, ao qual me refiro neste ponto, por serem as despesas até então conhecidas, a soma de 87.560:202\$970; na Estrada de Ferro de D. Pedro II, até aquêle ano, empregamos a de 28.302:907\$904, isto é, temos empregado nesta estrada menos do têrço do capital de tôdas as estradas de ferro, e sua extensão é também menos de um têrço de tôdas as mais.

Cumpre-me agora examinar quais os sacrifícios que o Estado faz com a Estrada de Ferro de D. Pedro II com o pagamento do juro das apólices, que permutou pelas ações da extinta Companhia, e do pertencente ao empréstimo que contraiu em Londres, com sua garantia, devendo ainda acrescentar-se a estes encargos o juro das quantias que o Estado tem despendido depois que a estrada passou para sua propriedade, as quais têm sido tiradas da própria renda da estrada. A taxa desses juros, quanto ao empréstimo interior, é de 6%. Quanto ao exterior, é nominalmente de 4 ½ %, porém, somados os ônus da amortização feita ao par, importa em pouco mais de 5%. Assim, pois, todos os encargos do Estado para o pagamento destes juros orçam por 2.000:000\$.

Ora, o tráfego da Estrada de Ferro de D. Pedro II, no ano passado, deu uma renda líquida de 7 1/6 % sobre todo o capital despendido; e, como a Estrada de Ferro de D. Pedro II contribui para a da União e Indústria com 300:000\$000, o que cessará no fim de 10 anos, a verdadeira renda da estrada de ferro, passado este tempo, será de mais de 8 %. E seria tal desde já se não fôsse esse ônus com que está sobrecarregada.

É, pois, evidente que o sacrifício que o Estado faz com a Estrada de Ferro de D. Pedro II já é largamente compensado com a sua própria renda; e se ela parasse no ponto em que está, seria uma fonte de renda pública e não um encargo para o Tesouro Nacional. (Apoiados). Mas, Sr. Presidente, o ilustrado deputado a que me refiro, deveria também ter encarado a questão debaixo de outra face não menos interessante. Parece à primeira vista que o favor é imenso tratando-se de 35.000:000\$000; é preciso, porém, descer à análise e ver bem qual é o sacrifício real que o Estado fará, se é que cabe o nome de sacrifício.

Segundo um plano, que se acha exposto no relatório do Sr. Diretor da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e do engenheiro em chefe da mesma estrada, vê-se que se concedêssemos toda a renda atual da estrada em benefício do seu prolongamento, e sobre essa base fôssem realizadas as operações de crédito que são ali indicadas, a quarta secção estaria concluída dentro de seis anos, e no fim de 16 anos todo o juro do capital levantado estaria pago, e esse capital estaria completamente resgatado e amortizado com a renda do próprio ramal.

Feita igual operação para levantar o capital necessário para a construção do prolongamento até o rio das Velhas, sobre a base da renda líquida de toda a estrada, depois de deduzir-se a quantia de 1.000:000\$000 para pagamento do juro e resgate do empréstimo feito em Londres, esse prolongamento estaria concluído dentro de oito anos, e resgatado o capital para elle levantado no fim de

13  $\frac{1}{2}$  anos bem como estaria totalmente extinto na mesma época o empréstimo contraído em Londres.

Quais são, Sr. Presidente, as bases dêste plano, que em tôdas as suas particularidades se acha exposto nos anexos que acompanham os relatórios daqueles funcionários? As seguintes: tomar a Estrada de Ferro a si, levantar os capitais necessários para a construção da quarta secção e prolongamento para o rio das Velhas, ficando a seu cargo o pagamento dos juros dêsses empréstimos e sua amortização; applicando-se, porém, para êste fim tôda a renda líquida atual e a que provávelmente proviria da quarta secção e do prolongamento para o rio das Velhas. O cômputo da renda provável é feito com o maior rigor, sem exaggeração alguma, porquanto de Entre Rios em diante só entra a renda do ramal para o Pôrto Novo e a do prolongamento só até Juiz de Fora.

Convém, porém, lembrar que a operação proposta sôbre estas bases era um empréstimo interno, emitido a 80, com o juro nominal de 6 % e real de 7  $\frac{1}{2}$  %. A razão de ser tão favorável aos tomadores é que êste plano foi lembrado durante a guerra do Paraguai, quando as apólices da dívida pública foram vendidas a 80.

Contraído o empréstimo nestas condições, os 154 quilômetros da quarta secção ficariam terminados dentro de seis anos, e no fim de 16 anos, a contar do comêço dos trabalhos, com a própria renda do ramal, ter-se-iam pago todos os juros e resgatado todo o empréstimo. Nas mesmas condições, contraído um empréstimo para o prolongamento para o rio das Velhas sôbre a base de tôda a renda líquida atual e do aumento provável, ficariam os 441 quilômetros em projeto construídos dentro de oito anos e amortizado todo o capital no fim de 13 anos e meio, pagos em dia os respectivos juros. Ainda mais: da renda líquida atual deduzir-se-ia a soma de mil contos para o pagamento do juro e amortização do empréstimo contraído em Londres, cujo resgate e extinção coincidiria com o do novo empréstimo.

Assim, por um lado, no fim de 13 anos e meio, e por outro, no fim de 16, a estrada de ferro com sua própria renda líquida teria completado a construção ora em projeto e teria resgatado todo o capital para isso necessário. Dessa época em diante, livre dêsse encargo, se a estrada tomasse a si o resgate das apólices, com as quais o Governo a comprou à primitiva companhia, no fim de 20 anos, a datar de hoje, o Estado possuiria a estrada sem lhe haver custado o menor ônus...

O Sr. *Ferreira Lage* — Apoiado.

O Sr. F. BELISÁRIO — ... Isto é, o Estado possuiria uma rede de estradas de ferro, na extensão de 890 quilômetros, representando um valor de mais de 70.000:000\$000, sem que sobre ele pesasse mais o menor encargo.

O Sr. Afonso de Carvalho dá um aparte.

O Sr. F. BELISÁRIO — Depois responderei.

Ora, Sr. Presidente, o empréstimo de que trata o projeto não poderá ser contraído em condições tão onerosas como as supostas no plano de que falei. O empréstimo interno a que se referiam os diretores da estrada de ferro seria emitido em títulos de 80 com um juro de 6%, nominal e de 7½, real.

O empréstimo contraído numa praça estrangeira não poderá ficar muito acima de 5%, sendo de atender-se que os mercados monetários da Europa nos concederão um empréstimo muito mais favorável, se fôr o produto aplicado a estradas de ferro.

O Sr. Andrade Figueira dá um aparte.

O Sr. F. BELISÁRIO — O nobre deputado fala do juro garantido às companhias inglesas?

O Sr. Andrade Figueira — Sim senhor.

O Sr. F. BELISÁRIO — O capitalista sabe perfeitamente distinguir. (*Há alguns apartes*)

— Sr. Presidente, não precisarei recorrer à Europa para explicar este fato; os nossos exemplos são suficientes. Conquanto os acionistas da Estrada de Ferro de D. Pedro II contassem com juros de 7% dos seus capitais, pois que o Estado os garantia, apenas se lhes ofereceu permutar as ações da Companhia por apólices da dívida pública, fizeram-no imediatamente, embora fôsse o juro das apólices de 6 %, isto é, menos 1 % do que a garantia dos capitais empregados na estrada.

Os capitalistas da Europa sabem perfeitamente que, conquanto a garantia de 7% das estradas de ferro seja tão regularmente paga com o juro dos empréstimos do governo, entretanto : 1º as garantias têm um prazo; 2º não há o resgate do capital, como nos empréstimos em que a amortização é estipulada; 3º a garantia fica sujeita a todas as contingências da empresa, como, por exemplo, tem acontecido com as Companhias das estradas de ferro da Bahia e Pernambuco, naquela por deficiência da renda, que não chega para o custeio, nesta pelo excesso de custo da estrada, além do capital garantido. Além disto a ruína das estradas, os erros e culpas dos gerentes delas, todos os accidentes, em suma, a que uma empresa comercial está sujeita, podem afetar e desfalcas a garantia de 7%. Os empréstimos contratados diretamente com o Governo estão isentos de todas estas eventualidades.

*O Sr. Andrade Figueira dá um aparte.*

O Sr. F. BELISÁRIO — O governo, negociando diretamente o empréstimo, fa-lo-á em condições muito mais vantajosas. Não sei como o nobre deputado contesta isto. Sendo, portanto, contratado o empréstimo nestas condições, mais favoráveis do que as que servem de base aos cálculos a que me tenho referido, e se acham nos anexos do relatório do honrado Ministro das Obras Públicas, é evidente que a estrada de ferro pagará o juro do capital necessário para as obras novas, e o amortizará completamente num prazo muito mais breve do que aquêle de que falei, de 20 anos, isto é, no fim de 15 ou 16 anos estará conseguido o grande resultado que demonstram o digno diretor da Estrada de Ferro e seu engenheiro em chefe.

Disse o nobre deputado pela Bahia, num aparte com que me honrou, que em tal caso era dispensável o empréstimo. Não é dispensável. Não só por meio do empréstimo teremos o dinheiro muito mais barato, e consequentemente obteremos o mesmo resultado mais facilmente, como, desde que se começa uma obra, o grande resultado que se deve ter em vista é completá-la, para colher seus resultados e aproveitar os capitais que se vão despendendo. Ainda mais, realizando-se o empréstimo no estrangeiro, a estrada de ferro não será mais um concorrente aos escasos capitais da nossa praça.

*O Sr. Afonso de Carvalho dá um aparte.*

O Sr. F. BELISÁRIO — Bem; não insistirei.

Dizia eu, antes dêste incidente, que, verificando bem o sacrificio do Estado, êle se reduziria ao pagamento dos juros das quantias que tomou por empréstimo para aplicar à estrada de ferro, isto é, uma soma de cerca de 2.000:000\$000.

Ora, se no fim de 15 ou 16 anos a estrada de ferro tiver resgatado tôdas as suas obrigações, amortizado tôdas as quantias que tomou emprestadas, tanto as já despendidas como as do novo empréstimo, é evidente que com o sacrificio de menos de 2.000:000\$000 o Estado é largamente compensado por aquêle grande resultado que assinalei: longe de fazer um sacrificio, faz uma operação vantajosa.

Era neste terreno, julgo eu, que o ilustrado representante da Bahia deveria ter combatido o projeto.

*O Sr. Aureliano de Carvalho — Não o combati.*

O Sr. F. BELISÁRIO — Refiro-me agora ao illustre orador que em primeiro lugar impugnou o projeto. Com V. Ex<sup>a</sup> parece-me que não estou mais, ou mesmo nunca estive em divergência.

Terminada esta questão, passarei à argumentação do nobre deputado pela Província do Rio de Janeiro. S. Ex.<sup>a</sup> censurou o modo por que o projeto resolvia graves questões das nossas estradas de ferro; reprovou a direção delas pelo Estado, o que o nobre deputado só achou escusável em relação à estrada de ferro de Pernambuco pelas circunstâncias especiais em que ela estava colocada.

Há neste ponto uma questão em que não tocarei; o Sr. Ministro da Agricultura é o único competente para responder ao nobre deputado.

Sr. Presidente, fui daqueles que votaram contra o aumento de garantia de juros àquela estrada. As promessas imprudentes, que lhe fizeram alguns ministros, o malôgro dessas esperanças por tantos anos, a crença, que sua diretoria transmitia aos acionistas, de que o Governo do Brasil era o responsável dos prejuizos da Empresa, quando na verdade sua má gestão e esbanjamento eram a causa, tudo isto colocava a Companhia em tal posição de irritação para conosco, que muito convinha pôr termo a êsse estado com uma solução que habilitasse a estrada a bem servir ao público.

A solução, porém, que o Sr. Ministro preferiu, não foi a mais conveniente, no meu fraco entender. Quando a Companhia recusava-se ao cumprimento de seus deveres, quando mofava das nossas propostas mostrando uma irritação insólita em quem abusivamente esbanjara seus haveres sem culpa nossa, não me parece que fôsse acertado aumentar-lhe a garantia de juro, que, além do mais, habilitava a companhia a cuidar e interessar-se menos pela renda da estrada. O não cumprimento de seus deveres não deveria ser recompensado com essa liberalidade.

Não posso, portanto, conhecer as razões que influíram no ânimo do nobre ministro para, depois de ter aceitado aquela decisão, aceitar hoje uma inteiramente oposta.

Sr. Presidente, não sustentarei, por certo, que seja conveniente ao Estado dirigir empresas comerciais antes do que cometê-las a companhias particulares; é êste um ponto hoje aceito pela ciência administrativa sem a menor contestação. É preciso, porém, não exagerarmos de tal modo êste princípio, que reputemos o Estado sempre pior administrador do que qualquer empresa, por mais defeituosamente organizada que seja.

Ainda bem organizadas, as grandes empresas não estão isentas de males e defeitos.

Nós sabemos que a imensa e notável rede de estradas de ferro da França é tôda possuída por seis grandes companhias.

Há algumas que possuem um capital superior a dois milhares de francos, e que dirigem estradas de ferro com muitos milhares de quilômetros de extensão.

Tem-se reconhecido ali que essas companhias são verdadeiros Estados no Estado, que nem o Governo tem ação sobre suas diretorias e gerências, nem os seus próprios acionistas. Quando as companhias tomam essas proporções colossais, tanto em relação ao capital, como em relação aos inúmeros acionistas que as compõem, a ação destes, sua fiscalização sobre os gestores de seus interesses vão diminuindo na proporção desse aumento, de sorte que aos acionistas resta apenas um remédio, quando reconhecem que as diretorias não cumprem seus deveres: desfazerem-se das ações, alienando-as; mas nenhuma fiscalização podem exercer contra seus diretores, que se tornaram onipotentes.

Este fato, que se observa na Europa, acontece também no nosso país. A desidia, o abandono aparente que os acionistas das nossas grandes empresas mostram nas reuniões de suas assembleias, é o reconhecimento da impossibilidade de uma fiscalização real e efetiva sobre seus prepostos. Quando as empresas vão mal, cada qual vai vendendo suas ações.

Não faço estas observações para concluir que deva o Estado tomar a si certas empresas comerciais, mas para que não se exagere o perigo, para que sobretudo não se tenha o Estado como pior administrador do que as companhias as mais defeituosas.

Num país novo, como o Brasil, onde os capitais são escassos e tímidos, onde não há dados estatísticos para base de qualquer cálculo, para fazer-se o cômputo ainda aproximado do lucro de qualquer empresa, é impossível obter os capitais, sobretudo avultados, para empresas que não assentam em bases certas e cálculos seguros.

Para muitos desses casos, infelizmente, é indispensável a intervenção do Estado. A grande questão é ver o melhor meio de sua intervenção.

Todos os países mais ou menos seguiram este caminho, e no Brasil julgo que não podemos construir estradas de uma maneira eficaz, em larga escala, sem que o Estado (governo geral, ou provincial) as patrocine (apoiados); não porei em dúvida, porém, que, depois de construída a estrada, não deva o Governo encarregar-se da sua direção, do seu custeio, ou, se permitem o termo, da sua exploração. Feita a estrada pelos capitais do Estado, há inúmeros meios de evitar que o Estado seja empresário de transportes; há várias combinações para resolver a questão do serviço das estradas.

Em confrontação, Sr. Presidente, com as companhias inglesas, a construção e, coisa admirável, até a direção pelo Estado, não sofre a menor contestação quanto à superioridade; se elas têm introduzido alguns melhoramentos no serviço das suas estradas, é principalmente devido à fiscalização do Governo, às suas constantes reclamações e exigências.

Não compreendendo um sistema pior de emprêsas do que aquêle que seguimos em relação às estradas de ferro inglesas. Garantir-lhes 7% de juros, dar-lhes as melhores posições junto dos nossos grandes portos comerciais, tirar-lhes o interêsse de prolongar as estradas de ferro, cujas linhas terminais elas possuem, permitir-lhes que exagerassem seus capitais, de modo que, embora o frete dê para o custeio, só difficilmente remunera os capitais, ter diretorias em Londres com uma difficil inspeção aqui, sujeitando ao seu capricho, ou à legislação e tribunais ingleses as nossas reclamações, conceder-lhes privilégios e garantia de juros de 90 anos, sem cuidar da reversão das estradas para o domínio público, me parece a pior das combinações possíveis. Qual o fruto de tantas esperanças com a importação de capitais, quando foram elles esbanjados e estamos hoje a pagar o elevado juro de 7% sobre quantias duas e três vêzes superiores áquelas que efetivamente se empregaram nas estradas, e que elas valem?

Eu desejaria que êsses péssimos contratos fôsem encampados; não para que o Estado tome a si a direção dessas emprêsas, mas para que, resolvendo-se e terminando-se as questões odiosas resultantes dêsses contratos, possamos formar novas emprêsas menos dispendiosas, que tomem o serviço das Estradas, seu prolongamento para o interior e a construção de seus ramais. A utilidade de tal medida não me parece contestável, quer em relação aos sacrificios do Estado ou às vantagens da lavoura e do país em geral.

Referindo-se à autorização para a compra destas estradas é que o nobre deputado, a quem me tenho referido, acusou o projeto de conter uma autorização muito mais ampla do que a aparente.

Sr. Presidente, nesta parte os sacrificios do Estado não devem ser avaliados pelo acréscimo de capital que ficaremos devendo, mas pela comparação entre garantia de juros do que pagamos e o prêmio dos títulos que trocamos pelas ações das companhias. Ora, sendo de 7% a garantia de juros que pagamos, se pudermos obter o dinheiro necessário para a compra das estradas por menos, é evidente que nós realizaremos uma considerável economia entre os 7%, que garantimos, e o juro de cerca de 5 ½ % que teremos de pagar; além de que poderemos organizar

companhias que dirijam essas estradas com maior economia, maior vantagem e maior aproveitamento do serviço das mesmas estradas.

Sôbre as estradas de ferro inglêsas farei ainda uma observação para responder ao nobre deputado. Estou certo, Sr. Presidente, de que foi por efeito dêsses primitivos contratos que a viação férrea no Brasil esteve por tanto tempo parada: essa grande aspiração de trazermos capitais estrangeiros para o nosso país não nos trouxe vantagem alguma, desde que o custo das obras foi exagerado em três vêzes o seu valor. É conveniente certamente importar capitais estrangeiros para o Brasil, e é esta uma das razões por que aprovo o projeto; mas, trazer naquelas condições, de certo não é de nenhum proveito.

Neste ponto, Sr. Presidente, para ficar bem evidente a diferença das estradas de ferro construídas pelo Estado, ou pelas Províncias, e por companhias brasileiras, das construídas por companhias inglêsas, bastam-me apresentar poucos dados; peço, pois, licença à câmara para descer a estas minuciosidades que não serão talvez sem vantagem.

A estrada de ferro de São Paulo, custou-nos, cada quilômetro construído, a quantia de 176:600\$000. Na estrada de ferro da Bahia, importou em 129:600\$000 cada quilômetro. A mesma extensão na estrada de ferro de Pernambuco importou em 119:800\$000.

Se passarmos destas estradas para as construídas por direcção nossa, a diferença a nosso favor é notável.

O Sr. *Ferreira Lage* — Apoiado.

O Sr. F. BELISÁRIO — É bom, senhores, que tenhamos êste fato bem em lembrança para não condenarmos sem exame tudo quanto fazemos.

O Sr. *Fererira Lage* — Apoiado.

O Sr. F. BELISÁRIO — A Estrada de Ferro de D. Pedro II tem três secções muito diferentes sob todos os pontos de vista : a 1.ª secção, de 62 quilômetros de extensão, construída em virtude dêsse contrato tantas vêzes analisado e condenado, denominado contrato Price, importou em 7.051:616\$000 inclusive estações, indenizações, aquisições de terrenos, etc.

Esta é a quantia que se acha consignada no opúsculo do Sr. Conselheiro Otoni. Segundo êste algarismo, importou cada quilômetro em 113:000\$000; mas, como há aqui despesas que não podem ser postas a cargo destas secções; como são as indenizações e certas despesas escusadas, que se fizeram com a aquisição e desapropriação de terrenos nesta capital, deve-se deduzir tôdas estas despesas, e o gasto total da mesma secção ficará reduzido a

5.732:564\$000. Assim, portanto, o custo quilométrico também será reduzido à importância de 92:622\$000.

Já se vê, Sr. Presidente, que, apesar do êrro dêste contrato, que tanto participa da natureza daqueles, a 1.<sup>a</sup> secção da estrada de ferro de D. Pedro II já custou muito menos do que as outras.

O Sr. *Ferreira Lage* — Apoiado.

O SR. F. BELISARIO — Mas, Sr. Presidente, se saímos desta secção e vamos ver as outras estradas construídas por nós, a diferença então é sobremodo notável. Não falarei da 2.<sup>a</sup> secção da estrada de ferro de D. Pedro II, porque ela compreende uma zona que não tem comparação alguma com outra estrada qualquer do Brasil. (Apoiados): há nela serviços tão pesados, de tal modo dispendiosos na construção férrea, que não se pode trazer esta secção para têrmo de comparação. Mas trarei a 3.<sup>a</sup> secção.

Muitos dos nobres deputados conhecem a 3.<sup>a</sup> secção da estrada de ferro; não é por certo um terreno fácil. A estrada percorre, é verdade, as margens do Paraíba, onde não há dificuldades excepcionais; mas não há um palmo de estrada natural, há sempre um atêrro ou um corte (apoiados), além de alguns viadutos, de muitos pontilhões e de três grandes pontes sôbre o rio Paraíba. Pois bem: êstes 90 quilômetros entre a Barra do Pirai e Entre Rios importaram em 3.477:353\$000, isto é, em 38:370\$000 cada quilômetro.

O Sr. *Cruz Machado* — Que diferença! É quase o têrço. Já se vê que a nossa construção é baratíssima.

O SR. F. BELISARIO — Devo declarar que neste preço não incluo o custo das estações, trem rodante e oficinas. Se trago outras estradas, acharemos as mesmas condições. A estrada provincial do Rio de Janeiro, conhecida com o nome de Estrada de Ferro de Cantagalo, apresenta-nos o mesmo fato. Esta estrada, Sr. Presidente, foi construída de uma maneira tal a não dar incentivo algum para a economia; basta refletir que a Província tomou a si fornecer um têrço do capital e garantiu 7 % para os outros dois têrços. Ora, senhores, fazer favores tão extraordinários é realmente querer tirar o estímulo à economia. Entretanto, o custo quilométrico desta estrada de ferro é de 52:000\$000.

Aqui, Sr. Presidente, observarei que, numa recente publicação feita por conta do Ministério das Obras Públicas, o preço quilométrico desta estrada se acha avaliado em 42:000\$000; mas é um equívoco; tendo o autor dêste opúsculo considerado a extensão total da estrada, não observou que uma parte dela foi construída unicamente pela Província do Rio de Janeiro, e a despesa dessa parte não figurando no capital da Companhia, deu lugar a avaliar

o custo do quilômetro em 42:000\$000, quando na verdade êle é de 52:000\$000.

Aqui, Sr. Presidente, trarei uma outra estrada da provincia do Rio de Janeiro, a estrada de ferro União Valenciana, que atualmente se contrôi. É verdade que é uma estrada de ordem secundária, construída com a maior economia e em condições modestas, pois destina-se a servir de exemplo para os nossos pequenos ramais. Esta estrada, com uma extensão de 28 quilômetros, importará em 800:000\$000, isto é, em cêrca de 28:572\$000 o quilômetro.

Outro fato ainda digno de atenção. Constrói-se atualmente, na Provincia do Rio de Janeiro, uma estrada certamente notável por mais de um fato: em primeiro lugar, porque procura vingar a serra do Mar num dos seus pontos mais elevados, em Friburgo, e deve realizar no Brasil pela primeira vez o sistema Fell, e se o fizer com successo, resolverá um grande problema da nossa viação férrea, que é sempre obstada pelas elevadas serras do nosso território.

Esta estrada está contratada e a sua construção adiantada, por um preço que importará por quilômetro pouco mais de 75:000\$000.

Ora, Sr. Presidente, apreciando êstes dados, eu perguntarei: pode sofrer comparação a construção das estradas de ferro no Brasil pelas companhias estrangeiras com as feitas por administração nossa? Certamente não.

O Sr. *Andrade Figueira* — É pelo péssimo sistema que se tem adotado em relação às companhias estrangeiras, pelos erros que mesmo o nobre deputado já iniciou e profligou. (Há outros apartes).

O Sr. F. BELISARIO — Sr. Presidente, tenho um outro ponto sôbre que fazer algumas observações: refiro-me à deficiência que o nobre deputado encontrou no projeto. Tôdas as autorizações, que se tem concedido ao Govêrno para contrair empréstimos, não são em outros têrmos; não se pode em tais assuntos limitar a ação do Govêrno de uma maneira restrita e precisa. Contrair empréstimos depende de tantas circunstâncias, de atender-se a tantas necessidades e eventualidades que podem aparecer, que é impossível determinar de antemão o modo por que devem ser feitos. (Apoiados). Neste ponto talvez pudesse caber a observação, que tem sido feita, de que há alguma coisa de confiança no projeto.

O Sr. *Pereira da Silva* — E nem mesmo aí há questão de confiança.

O Sr. *Cruz Machado* — Não se podem empregar outros têrmos.

O SR. F. BELISARIO — Todos os empréstimos, aquêles que o nobre deputado tem votado nos orçamentos, são sempre concedidos nestes termos. Ainda há pouco tempo, interrogado o Sr. Ministro da Fazenda, no Senado, sobre o modo pelo qual pretendia consolidar a nossa divida flutuante, negou-se a dizê-lo, por entender que isso podia prejudicar a operação a fazer-se.

O Sr. *Pereira da Silva* — Não há dúvida nenhuma; prejudicaria por força.

O SR. F. BELISARIO — Sr. Presidente, terminados estes pontos, passo àquele que o nobre deputado declarou capital da sua argumentação: a má direção da estrada, em procura do Rio das Velhas. Entendeu o nobre deputado que consultaríamos muito melhor os interesses da nossa lavoura se construíssemos de preferência os três ramais que indicou, e são os seguintes: o 1.º descendo do Pôrto Novo do Cunha, seguindo o Paraíba, para a confluência do Rio Pomba, subindo este rio em procura das cabeceiras do Muriaé e dêste último a procurar o vale do rio Doce; o 2.º pela Barra do Pirai, buscando o rio Preto e depois o vale do rio Grande em Minas, e o 3.º procurando o vale do Sapucaí no sul da Província de Minas.

Se o nobre deputado tivesse dito unicamente que era da maior urgência, da maior conveniência, a construção dêste ramais, eu concordaria plenamente com S. Ex.<sup>a</sup>.

O Sr. *Andrade Figueira* — Trata-se dêstes, porque depois podem ser prolongados para o interior, para onde se queira.

O SR. F. BELISARIO — ... se o nobre deputado, porém, quer pôr em competência de prioridade a construção dêstes ramais com a dêste, de que se trata, para o vale do São Francisco, certamente eles não sustentam a confrontação. (Apoiados).

Eu votaria, Sr. Presidente, por certo, para a construção dêsses ramais, achando-os de grande necessidade, mas tôdas as observações, que o nobre deputado fez em relação à direção projetada, cabem em relação aos ramais de que falou. Nem eles estão bem estudados também, e se têm nos lugares próximos à estrada de ferro de D. Pedro II uma zona produtora, que é a cafeeira, eles têm depois uma zona onde atualmente pouco existe. (Cruzam-se alguns apartes que interrompem o orador).

Estava eu dizendo, Sr. Presidente, que, passada a zona cafeeira do vale do Paraíba e de seus afluentes, nós íamos dar com o mesmo deserto, para servir-me da qualificação do nobre deputado, íamos dar com a falta da agricultura, com esta grande diferença, porém, de que as estradas indicadas pelo nobre deputado, chegariam a um ponto, onde no presente nada teriam e o futuro pouco prometteria; enquanto que este prolongamento para o rio

São Francisco, embora tenha de atravessar uma zona que realmente não é das mais produtivas, a estrada vai desencravar uma navegação de quase 600 léguas, já de todo livre.

O Sr. *Ferreira Lage* — Muito bem.

O SR. F. BELISARIO — É verdade que não existe nas margens do grande rio uma população compacta e uma indústria desenvolvida; mas, é justamente à falta de viação que se deve imputar este estado. (Apoiados). Como se pode exigir do homem trabalho, se lhe falta o estímulo? (Apoiados). Os habitantes desse grande interior não podem aspirar a coisa alguma; seus produtos não têm meios de sair dali (Apoiados); como progredir, se não têm meios de receber o influxo da civilização? Para esses infelizes, segregados da nossa comunhão, a vida circunscreve-se ao pequeno perímetro de seus campos, para eles é que verdadeiramente o horizonte visual marca os limites do mundo. (Apoiados).

Mas, conquanto pouco povoado em parte e pouco produtivo atualmente, esse rico território, se nós lhe levarmos esse meio aperfeiçoado de locomoção, se desenvolvermos a navegação a vapor do grande rio, reunida toda a massa de produtos de uma extensão tão notável, infalivelmente o tráfego da estrada de ferro, auxiliada por tão considerável viação fluvial, deverá ser importante.

O Sr. *Ferreira Lage* — Apoiado.

O Sr. *Cruz Machado* — E o rio São Francisco há de rivalizar com o Egito, se não com os Estados Unidos. (Há outros apâtes).

O SR. F. BELISARIO — Para que um produto chegue da bacia desse rio ao grande mercado do Rio de Janeiro, eles despendem um tempo extraordinário, somas imensas na sua condução. de modo que quase só podem chegar aqui os minerais e pedras preciosas...

O Sr. *Ferreira Lage* — Apoiado; e a maior parte não pode cá vir.

O SR. F. BELISARIO — ... e uma ou outra carga de algodão quando elle obtinha grande preço, que era entretanto quase totalmente absorvido no seu transporte.

O Sr. *Ferreira da Silva* — No momento em que houver estrada de ferro virá muito algodão.

O SR. F. BELISARIO — Hoje para um produto ou um indivíduo vir desses lugares ao mercado desta capital despenderá grossas quantias, um tempo imenso, e terá de percorrer de 150 até 300 léguas. Feita a estrada, numa extensão apenas de 70 léguas, nós lhe daremos por complemento, nós faremos parte integrante dela, sem o dispêndio de um só real, uma navegação interior

de 600 léguas; nós poremos em contato com o grande mercado do Império, com seu principal centro de civilização, não somente uma extensão de 70 léguas, que percorrerá a locomotiva, porém, uma navegação fluvial interior daquela importância! (Muitos apoiados).

Perante resultados tão grandiosos o nobre deputado vem advogar, como disse, a causa de bom senso, contra o entusiasmo e irreflexão? Quanto a mim, me admiro da nossa timidez, do nosso desânimo.

O Sr. *Ferreira Lage* e outros senhores — Muito bem.

O Sr. *Cândido Murta* — O que admira é que não tenha o Governo tratado dessa estrada há mais tempo.

O SR. F. BELISARIO — Ainda outra observação: é sabido que a direção que se projeta, depois de uma certa zona, vai buscar as grandes cordilheiras de Minas num ponto em que realmente a agricultura não está desenvolvida, mas nós teremos assim ganho a posição central da Província de Minas (apoiados); vencendo as serras da Mantiqueira e das Vertentes, levaremos o tronco da estrada de ferro ao ponto de onde partem os grandes rios, por cujos vales a estrada ficará habilitada a projetar os seus ramais.

O Sr. *Ferreira Lage* — Muito bem.

O Sr. *Andrade Figueira* — Os ramais que proponho vão todos ao mesmo resultado.

O SR. F. BELISARIO — Desejo ser o mais breve possível para não entrar muito na hora da segunda parte da ordem do dia; resumirei, portanto, quanto possa, minha argumentação.

O Sr. *Cruz Machado* — Mas a brevidade não seja tal que mate o pensamento.

O SR. F. BELISARIO — Entrarei na apreciação do traço da estrada que está em projeto. Não apresentarei uma opinião definitiva...

O Sr. *Andrade Figueira* — Não pode.

O SR. F. BELISARIO ... não tenho para isso os elementos necessários; não apresentarei, também uma objeção contra o que se projeta; apresentarei, porém, algumas dúvidas para que, explicadas, se o merecerem, possa a Câmara, e, mais que a Câmara, aquêles que devem fiscalizar nossos atos possam bem aquilatar-los e conhecer os motivos do nosso procedimento.

Ora, Sr. Presidente, para procurar um ponto navegável da bacia do rio São Francisco, apresentaram-se vários traços. Observo que os relatórios deste ano não se acham de conformidade com os apresentados o ano passado.

O relatório do Sr. ex-Ministro das Obras Públicas nos dizia, que, de todos os traços para essa estrada, só dois eram realizáveis e os únicos que mereciam ser discutidos; o traço pelo vale do Paraibuna, aquêlê para o qual todos se inclinam atualmente, e o traço que segue da Barra do Pirai em procura do vale do Rio Prêto, povoação do Bom Jardim, Vale do Rio Grande, São João del-Rei, e Lagoa Dourada, coincidindo daí em diante com o traço do vale de Paraibuna.

O engenheiro encarregado de fazer as explorações declarou que todos os mais traços eram inteiramente irrealizáveis, à exceção dêsses dois, que os mais nem mereciam ser mencionados, inclusive o traço pelo Passa Vinte, onde havia uma estrada ordinária em condições regulares.

Qual seja o traço que o Govêrno adotará, não posso saber; mas é natural que o Govêrno siga as informações dos seus agentes da estrada de ferro; já pela sua posição oficial, já pelo valor real que lhes dá o merecimento científico que todos nêles reconhecem. Vejamos qual será o traço, e comparemos as informações que êste ano nos são fornecidas, com as do ano passado.

O ilustrado engenheiro em chefe da estrada de ferro apresenta três planos: — o primeiro coincide com o traço pelo vale do Paraibuna, e os outros dois não têm relação alguma com o segundo, que o Sr. Conselheiro Antão, seguindo informações officiais, achou digno de ser discutido e confrontado com êsse do rio Paraibuna.

O que tínhamos, pois, nos documentos apresentados no ano passado às Câmaras? O seguinte: O Sr. ex-Ministro das Obras Públicas e o Engenheiro, o Sr. Pereira Passos, diziam: para do vale do Paraíba ganhar-se um ponto navegável na bacia do São Francisco, seja no rio das Velhas ou no Paraopeba, só dois traços merecem ser tomados em consideração. Nos documentos dêste ano o Sr. engenheiro em chefe da Estrada de Ferro, para conseguir o mesmo resultado, diz: há três traços. O primeiro coincide com um dos apontados pelo Sr. Passos, o do vale do Paraibuna, os outros dois não foram considerados por êste, e o segundo que êste apresentava como digno de consideração e estudo é completamente obliterado. Assim, apresentando, ao lado de um traço possível, dois que na opinião do Sr. Passos nem mereciam menção, o engenheiro em chefe da estrada de ferro preparou uma solução fácil para sua opinião. Sua reconhecida capacidade, porém, repele esta suspeita.

Êsse engenheiro apresenta, como disse, três traços, o do vale do Paraibuna com 441 quilômetros a construir; o segundo, que descendo pelo Paraíba até a confluência do rio Pomba, pelo qual

subiria com uma extensão de 502 quilômetros; e o terceiro, que da Barra do Pirai, atravessando para o vale do rio Prêto, vencesse a serra da Mantiqueira, para seguir pelo vale do rio Grande até o chapadão do Piumbi de onde procuraria o rio Paraopeba, até a cachoeira de Pirapora, com uma extensão de 690 quilômetros.

Posta a questão nestes termos, não é difficil a solução: o único traço aceitável é o de 441 quilômetros, o mais curto, mais estudado, mais central, mais rápido e menos dispendioso. Confrontemos, porém, aquêles dois traços, sem atendermos aos que por si mesmos estão fora de questão.

Não acompanho, certamente, os nobres deputados, que têm impugnado o projeto por falta de estudos, nos mesmos termos em que o fizeram.

Tratando-se de fazer uma estrada de ferro, deve-se examinar os traços e bem estudadas as direções possíveis para o ponto que se tenha em vista, mas não se pode sôbre todos fazer obra completa; seria gastar tempo e dinheiro em pura perda.

O Sr. *Ferreira Lage* — Êsse é que é o pensamento do engenheiro; não se pode fazer obras completas em todos os estudos dos diferentes traços, porque então com os que fôsem condenados gastava-se dinheiro.

O Sr. *Andrade Figueira* dá um aparte.

O SR. F. BELISARIO — Examinados e observados os traços possíveis, só se desce às minuciosidades naqueles que se preferem; o contrário seria perder tempo e grande capital.

O Sr. *Ferreira Lage* — Apoiado; custa 12:000\$000 cada légua.

O SR. F. BELISARIO — Entretanto, o traço de que falei parece-me que deve merecer atenção da parte do Govêrno. (Trocam-se apartes).

Sr. Presidente, as observações, que vou apresentar são para que o honrado ministro as tome na consideração que julgar conveniente.

Já disse que não disponho dos conhecimentos necessários nem dos dados precisos para emitir uma opinião definitiva a respeito.

O que temos nós em vista? Alcançar o ponto navegável do rio das Velhas, isto é, um ponto que vai ligar com o mercado do Rio de Janeiro uma navegação de perto de 600 léguas; êste ponto, qualquer que seja sua pouca importância na actualidade, em breves anos assumirá o maior desenvolvimento.

Para um ponto objetivo, de tão grande futuro, de tamanho movimento em breve tempo, a redução da extensão a percorrer é a circunstância mais grave para ser tomada em consideração na

construção das estradas de ferro. O traço mais curto é o que deve ser preferido, salvo as dificuldades da sua realização.

O Sr. *Ferreira Lage* — Apoiado; nem sempre o que parece mais curto é mais fácil.

O SR. F. BELISARIO — E ainda acrescentarei, em apoio da opinião do nobre deputado, salvo ainda as condições em que é construída a estrada, porquanto é mais barato um trajeto, embora mais longo, numa estrada de condições normais de construção do que em menor estrada de condições excepcionais.

Examinemos, porém, se o traço apresentado pelo Sr. *Pereira Passos*, da Barra do Pirai, oferece estas desvantagens em relação ao do vale do Paraibuna, mais longo do que o primeiro de onze léguas.

Esse engenheiro, no trabalho anexo ao relatório do Ministério das Obras Públicas, do ano passado, diz que seus cálculos para a construção de uma estrada por esse primeiro traço referiam-se a uma estrada igual à que se projetava pelo vale do Paraibuna. Assim, pois, temos que, quanto às condições de construção, as duas estradas são supostas idênticas. Resta examinar entre elas a despesa e a distância.

Quanto à distância: segundo ficou dito, os dois traços, partindo de pontos diferentes, depois de certo espaço da Lagoa Dourada, na serra das Vertentes, em diante, coincidem, quer tenham de descer para o Paraopeba, quer tenham de passar das suas cabeceiras para o rio das Velhas. Consideremos, portanto, as distâncias dos dois traços até esse ponto comum. Temos, portanto, de Entre Rios até o alto da serra da Mantiqueira, no ponto denominado João Aires, 22  $\frac{1}{2}$  léguas.

O Sr. *Andrade Figueira* — E o espaço de Entre Rios à Barra do Pirai?

O SR. F. BELISARIO — É justamente o que irei depois considerar. De João Aires à Lagoa Dourada, 16  $\frac{1}{2}$  léguas, ou um total de Entre Rios à Lagoa Dourada de 39 léguas.

O segundo traço oferece as seguintes distâncias: da Barra do Pirai ao Bom Jardim, 16 léguas; do Bom Jardim a São João del-Rei, 20, e de São João del-Rei à Lagoa Dourada 6; total, 42 léguas.

Portanto, existe uma diferença de três léguas entre o traço da Barra do Pirai e o de Entre Rios, a partir desses pontos. Sabemos ainda, por tôdas as explorações feitas, que a depressão de João Aires, é a mais acentuada na serra da Mantiqueira e a que melhor se presta à construção de uma via férrea.

O Sr. *Ferreira Lage* — Apoiado.

O SR. F. BELISARIO — Mas, tratando-se de estradas de ferro, a questão não é tanto do obstáculo, como da despesa para vencê-lo, se êle não é de natureza insuperável.

O Sr. *Ferreira Lage* — Ainda isso é em favor da linha de João Aires (Há outros apartes).

O SR. F. BELISARIO — Dizia eu, quando os nobres deputados me honraram com seus apartes, que, desde que o obstáculo, que uma estrada de ferro encontra em certa direção, é superável, a questão do obstáculo desaparece e só restará a da despesa para vencê-lo. Sob o ponto de vista da despesa entre os dois traços, diz o Engenheiro Pereira Passos que o segundo traço importará em 3.000:000\$000 mais do que o do vale do Paraibuna, porque para atravessar a Mantiqueira entre o rio Prêto e o rio Grande, ao chegar ao Bom Jardim as três últimas léguas deverão importar naquela soma.

Se considerarmos, porém, outra face da questão, temos que da Barra do Pirai a Entre Rios há 90 quilômetros, quase 14 léguas. Assim, tomados os dois pontos comuns a ambos os traços, estação da Barra do Pirai e Lagoa Dourada, a linha que tiver de seguir por Entre Rios terá mais 11 léguas. As distâncias serão as seguintes: da Barra do Pirai à Lagoa Dourada, por Entre Rios, 53 léguas; da Barra do Pirai ao mesmo ponto, atravessando o rio Prêto e Bom Jardim, 42 léguas.

Ficou estabelecido que as duas estradas podiam ser construídas nas mesmas condições gerais, e assim temos uma mais cara 3.000:000\$000, porém, mais curta de onze léguas.

Quando uma estrada tende a um ponto objetivo da importância dêsse, que ligará toda a navegação do São Francisco, a questão das distâncias é a maior importância, como já observei. O movimento da estação do rio das Velhas crescerá todos os dias, e portanto é da maior importância poupar a uma grande massa de produtos um longo circuito, que forçosamente influirá na elevação do frete.

A zona produtiva além de Entre Rios é na verdade mais larga do que a que se estende da Barra do Pirai ao rio Prêto, na direção do traço da estrada de ferro. É, porém, certo que os interesses do vale do Paraibuna acham-se servidos por uma excelente estrada de rodagem, da União e Indústria. Prolongar a estrada para o rio das Velhas, paralelamente à União e Indústria é inutilizá-la completamente. Sabe-se que a secção dessa estrada, de Entre Rios a Petrópolis, está já inutilizada; agora, com o prolongamento projetado pelo vale do Paraibuna, ficará o resto, de Entre Rios ao Juiz de Fora, totalmente anulado. Não quero

que esta secção de 12 léguas valha 6.000:000\$000, porém a metade poderá valer.

O Sr. *Ferreira Lage* — (*dá um aparte*).

O SR. F. BELISARIO — Aceito a quantia de 4.000 contos. Do que tenho exposto é evidente que a maior despesa de 3.000:000\$000 a empregar-se no traço a partir diretamente da Barra do Pirai, é compensada pela não anulação da União e Indústria, que representa maior valor. Em resumo, preferido o traço da Barra do Pirai, terá, para compensar a despesa de mais de 3.000:000\$000: 1.º, servir a uma zona que ainda o não está; 2.º evitar o aniquilamento total da União e Indústria e a anulação do seu valor; 3.º encurtar a distância para o rio das Velhas de 11 léguas; e, finalmente, como um dos ramais, que dentro em breve será forçosamente construído, é o do fértil e ameno vale do rio Grande, para desencravar a navegação franca dêsse rio, de Lavras em diante, teremos desde logo encurtado imensamente o caminho dêsse importantíssimo ramal.

Destas observações, Sr. Presidente, não concluo desde já que eu preferiria êste ou aquêlê traço. Meu fim, vendo completamente obliterado o traço de que tenho falado nos documentos oficiais que acompanham o relatório do Sr. Ministro das Obras Públicas, foi chamar sua atenção para êsse ponto, não que eu ponha em questão, mas porque eu já via sem maior exame, sem mesmo qualquer menção, arredado êsse traço da discussão, e a solução como já conhecida e resolvida na preferência da direção pelo vale do Paraibuna.

Não se trata de mandar examinar e estudar traços de 690 quilômetros ou 502 quilômetros, como êsses apresentados pelo Sr. engenheiro em chefe da Estrada, porém uma extensão de menos de 40 léguas (pròpriamente 36 léguas até São João del-Rei). As considerações da despesa e do tempo não prevalecem aqui.

O Sr. *Andrade Figueira* — Peça a palavra para responder.

O SR. F. BELISARIO — Já que tratamos desta questão, tocarei muito resumidamente em outro ponto, aproveitando o exemplo dado pelos ilustres deputados que me precederam e se ocuparam com matéria um tanto excedente e pròpriamente contida no art. 1.º do projeto. É uma questão para mim de importância, já como representante da Provincia do Rio de Janeiro, à qual ela afeta, já pela justiça absoluta da causa em si. Refiro-me ao considerável aumento das tarifas da Estrada de Ferro de D. Pedro II (apoiados), que acaba de decretar o nobre Ministro das Obras Públicas.

Quando uma estrada de ferro, apesar dos desperdícios imensos da sua 1.ª secção, apesar das obras dispendiosas da sua

2.<sup>a</sup> secção, apesar de passar por mais de 12 léguas por terrenos quase improdutivos, dá para o seu custeio, e remunera os capitais nela empregados, além dos sacrifícios que faz o Estado, não posso compreender que se aumentem as tarifas de uma tal estrada. (Apoiados). É um fato observado em tôda a parte do mundo, que as estradas tendem a diminuir suas tarifas. O nobre ministro disse também em seu relatório, como na exposição de motivos dêste crédito, que a primeira necessidade da nossa agricultura era transportes rápidos e baratos.

Parece-me justificável o desejo de conhecer as razões por que S. Ex.<sup>a</sup>, pensando de uma maneira tão sensata, afastou-se na prática de suas próprias idéias.

*O Sr. Ministro da Agricultura* — Eu me explicarei.

O SR. F. BELISARIO — Senhores, desde que os produtos que se utilizam da estrada de ferro pagam o custeio dela, remuneram o capital empregado, elles têm pago ao Estado todo serviço que recebem, nada mais devem. Ora, eu provei, no começo destas observações, que a renda da estrada de ferro ia além do juro que o Governo pagava pelos capitais nela empregados. Como, portanto, aumentar com justiça as tarifas da estrada?

Fazendo estas observações, tive e tenho em vista provocar a atenção do nobre ministro sobre êsses dois pontos. No momento em que me cumpre felicitar a S. Ex.<sup>a</sup> por apresentar um projeto tão digno de consideração, um projeto que vem preencher uma das primeiras necessidades do Brasil, eu, que apoio a sua administração, que confio no seu zêlo...

*O Sr. Ministro da Agricultura* — E eu aprecio muito o apoio do nobre deputado.

O SR. F. BELISARIO — ... por certo não faria questão de bagatelas se não fôsssem sinceras minhas dúvidas e o desejo de ser esclarecido. Felicito a S. Ex.<sup>a</sup> por êste projeto, penso que elle trará ao Brasil muito maiores benefícios do que outras reformas que poderíamos fazer. (Apoiados). Não contesto a utilidade de certas reformas, antes julgo que muito nos incumbe fazer neste sentido. Sou da opinião que, embora dos homens dependa a fiel execução das leis e seus benéficos resultados, também as boas instituições concorrem muito para formar bons cidadãos. (Apoiados).

Eu desanimaria, se não acreditasse no influxo poderoso das instituições em reerguer os povos e melhorar seus destinos. (Apoiados).

Senhores, estou convencido que êsses melhoramentos chamados materiais exercem entretanto a maior influência no melho-

ramento moral dos povos (apoiados); êles são o grande impulsor da civilização. (Apoiados).

Aplaudo, portanto, o projeto e voto por êle.

*Vozes — (Muito bem, muito bem).*

*(O orador é cumprimentado por muitos Srs. deputados)*

## SESSÃO EM 25 DE AGOSTO DE 1870

O SR. FERREIRA LAGE — Sr. Presidente, a prova que esta questão já se acha discutida suficientemente é a que todos nós acabamos de presenciar: a Câmara mostra-se fatigada, o debate tem sido longo e luminoso.

Mas como se prolongou até hoje, devo dizer também algumas palavras, não porque espere adiantar coisa alguma a respeito da utilidade da medida, nem tão pouco angariar em favor dela votos que lhe sejam contrários.

Eu sômente poderia a tal respeito repetir muito imperfeitamente o que de modo tão brilhante foi dito pelos ilustres deputados dos 2.º e 3.º distritos da Província do Rio de Janeiro, que levaram à última evidência a utilidade da proposta e sua defesa, identificando-se com a causa mineira a ponto de merecer da deputação dessa Província as mais cordiais simpatias, e um voto de gratidão que em nome dela lhes dirigimos.

Receio também, Sr. Presidente, demorar-me nesta discussão, porque os nossos vizinhos do Prata nos últimos tempos têm executado muitos caminhos de ferro, enquanto nós os temos apenas discutido, e poderão dizer com algum fundamento que, em linhas escritas de discursos nos nossos anais, desde 1852, temos maior extensão de quilômetros do que em linhas de estradas de ferro executadas no solo.

Entre os opositores da proposta que mais se têm distinguido em contrariá-la, acha-se o nobre deputado pelo 4.º distrito do Rio de Janeiro, o qual a tem combatido não só por lhe parecer que faltam estudos suficientes para o Governo poder tomar uma deliberação, como também por entender que a linha projetada ao rio das Velhas, apresentada no relatório da Diretoria, não consulta também os interesses da Província, como outras que indicou no correr da discussão.

Não venho discutir, Sr. Presidente, se êsse traço apresentado pela Diretoria, para chegar ao rio das Velhas, que é o ponto terminal, deve ser preferido; apenas reuni no meu relatório os estudos feitos pelo pessoal técnico da estrada de ferro, de diversas

comissões, que se occuparam com essa tarefa até a data do mesmo relatório.

Aproximando-se o momento em que o Govêrno pretendia tratar do cumprimento da Lei de 1852, não podia a Diretoria da Estrada de Ferro deixar de apresentar no relatório que teve a honra de dirigir a S. Ex.<sup>a</sup>, o Sr. Ministro da Agricultura, tôdas as informações de que pudesse carecer o corpo legislativo, para esclarecê-los sôbre qualquer proposta apresentada à sua consideração pelo Govêrno Imperial.

Sr. Presidente, não me considero competente para fazer apreciações minhas sôbre a preferência da linha que se tem de prolongar até o rio das Velhas. Só os profissionais, que se occuparam com êsse estudo, podem apreciar e decidir com conhecimento de causa essa preferência.

Limitei-me em sustentar a da linha por êles estudada e aconselhada, por ser a mais curta a construir, a que exige menor soma de capital, satisfaz o maior número de interêsses e acha-se nas circunstâncias de oferecer tôda a economia no transporte, por ser traçada nas condições mais favoráveis.

Nem posso ser taxado de suspeito procedendo assim, porquanto, quando fui nomeado diretor da Estrada de Ferro, já êsses estudos estavam feitos, não tendo eu, por conseguinte, a menor ação e interferência nêles.

Apenas cingi-me à demonstração do que era conhecido e estudado, fazendo notar que aquella linha, pelos cálculos e exames dos engenheiros, parecia a preferível. Devendo apresentar uma base para obter-se um crédito suficiente ao prolongamento desta estrada, eu não tinha para isso outros dados senão os estudos e exames até então feitos na direção de Entre Rios e rio das Velhas, em Macaúbas; com a diferença, porém, de que êsses estudos, feitos definitivamente com os orçamentos regulares, são os que comprehendem desde as Dores, abaixo da serra da Mantiqueira, até São Gonçalo da Ponte, e os estudos a que se procedeu atualmente, de Entre Rios ao Juiz de Fora, com os reconhecimentos feitos entre o Juiz de Fora e a serra da Mantiqueira.

Para poder avaliar a praticabilidade da passagem de São Gonçalo da Ponte, para as águas do rio das Velhas, servi-me das informações que teve a bondade de ministrar-me o distinto Engenheiro Sr. Dr. Liai, na excursão que de novo fêz, ultimamente, nos rios das Velhas e São Francisco. Não podendo ainda mandar, por conta da estrada de ferro, uma comissão para completar os estudos de São Gonçalo da Ponte até Macaúbas, aproveitei-me da excursão do referido engenheiro, a quem pedi para examinar as

diversas depressões da serra do Ouro Branco, sendo estas as informações que dêle recebi:

«Achei duas passagens, uma pelo Rodeio, na ponta da serra de Ouro Branco, a outra três léguas, pouco mais ou menos, mais para oeste. Pela primeira passagem vai-se ter ao rio Maracujá afluente do rio das Velhas.»

Estas informações estão também de acôrdo com estudos a que mandou proceder o Sr. Gordon, gerente da Companhia de Mineração do Morro Velho, conforme me foi comunicado.

Segundo os exames feitos e os cálculos dos engenheiros para a execução dos trabalhos desde aquém da serra da Mantiqueira, seguindo pela depressão de João Aires, rio das Mortes, Lagoa Dourada, até S. Gonçalo da Ponte, atravessando as serras das vertentes, os terrenos de construção mais cara se acham justamente neste trajeto, e por consequência não pode haver diferença no orçamento do custo provável em que se calcula a ponte de S. Gonçalo da Ponte até o rio das Velhas.

Já vê o nobre deputado que não é nem podia ser exagerado que se procurasse um têrmo médio, isto é, que se procurasse aproximar o cálculo do valor que podem ter estas construções com uma parte que já está estudada e conhecida.

Falo na direção da linha, porque tem-se tratado dela na discussão, apresentando-se tantas e tão diversas depressões na serra da Mantiqueira, à direita e à esquerda, que o que só tenho a lastimar é que por tôdas elas se não façam estradas de ferro para a minha Província, que, pela sua posição topográfica, encravada como se acha no interior do Império, tendo em sua frente as Províncias da Bahia, do Espírito Santo, do Rio de Janeiro e de São Paulo, que a separam do litoral, está bem longe de poder satisfazer suas grandes aspirações com uma só via de comunicação, como essa a que se refere a Lei nº 641, de 26 de junho de 1852.

Por outro lado é necessário reconhecer que não nos dando a Lei de 1852 outro direito, outra esperança, senão a de têrmos uma única estrada que, partindo de um ponto do vale do Paraíba, se dirija ao rio das Velhas, convém traçá-la pela direção a mais central da Província, para satisfazer aos interesses mais gerais, e executá-la nas condições as mais econômicas para o tráfego, ficando dentro do orçamento dos 26.000:000\$000 em que está orçada a linha de Entre Rios, por João Aires, à Lagoa Dourada até Macaúba.

Sabem os nobres deputados que a questão do custo primitivo não é tudo em uma estrada de ferro, ou mesmo de rodagem. Po-

dem-se superar montanhas, forçar declives, diminuir curvas; tudo isto é facilimo de dizer-se e fazer-se; mas o tráfego tem de pagar eternamente êstes defeitos.

Ora, a consideração de que o prolongamento da estrada (tendo de satisfazer um futuro embora remoto, por que seu grande tráfego; o que lhe dá hoje maior interêsse se acha no vale do Paraíba, na zona cafezeira), nos vai custar um sacrificio de 26.000:000\$000, que se diz não será compensado imediatamente, não é na minha opinião senão mais uma razão para impelir-nos a executá-lo pelo melhor modo possível, para que as despesas do tráfego não encareçam os transportes e absorvam tôda a renda da estrada.

E é êste o motivo por que, discutindo hoje dêste lugar o nobre Ministro da Agricultura, declarando que lhe parecia poder-se modificar o sistema da estrada de ferro no seu prolongamento, eu disse que não podia alterar meu modo de pensar a tal respeito, por estar convencido que a Estrada de Ferro de D. Pedro II deve conservar o mesmo sistema em todo seu desenvolvimento, não diminuindo nas linhas a construir nem a largura entre os trilhos, nem as curvas, e nem aumentar as declividades (embora para atravessar as cordilheiras), além de 16 milímetros, como se acha na cordilheira próxima do litoral.

No traçado de Entre Rios a Macaúbas, o custo de ..... 26.000:000\$000 é o orçamento feito de acôrdo com estas condições de traço.

A estrada de ferro de D. Pedro II não é uma estrada de 1ª classe, como alguns erradamente pensam. Pelas condições do nosso terreno, essas montanhas, essas cordilheiras, êsses vales quase sempre apertados, ficando o único traço possível de uma estrada em condições normais, fazem com que não possamos, no território da Província do Rio de Janeiro, além dos terrenos baixos do litoral e de grande parte das Províncias de Minas e de São Paulo, ter estradas de ferro de 1ª classe, as quais só os nossos vizinhos da Confederação Argentina poderão possuir com muita vantagem, porque seus solos as admitem.

Não sei ainda por onde o Govêrno vai decidir a questão do prolongamento; mas estou convencido, assim como todos que dão seu voto a êste projeto, que o Govêrno tratará dêste assunto conforme fôr mais consentâneo com os interêsses que tem em vista favorecer.

O traço indicado pela Diretoria da Estrada de Ferro era o único que ela podia apresentar sèriamente, porque é sôbre êle que

se tem feito estudos e exames, por ser o em que os engenheiros encarregados dessas comissões entenderam ser conveniente que se fizessem estudos definitivos e regulares, e por ficar dentro do orçamento dos 26.000:000\$000.

A prova disto é que mesmo hoje, na execução do prolongamento para o Pôrto Novo e na continuação para a 4.<sup>a</sup> secção, os orçamentos feitos anteriormente (não mais completos do que os que serviram de base para os cálculos do prolongamento de Entre Rios e ao rio das Velhas, e em condições mais vantajosas, porque os serviços eram mais baratos) estão ficando aquém das avaliações, o que garante ao nobre deputado pelo 4.<sup>o</sup> distrito.

O Sr. Corrêa — Na 3.<sup>a</sup> secção parece que tem havido grande diferença.

O SR. FERREIRA LAGE — Na 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup>: na 4.<sup>a</sup>, a avaliação era de 2.200:000\$000, da Barra do Pirai até Barra Mansa, e ficará concluída talvez por menos de 1.600:000\$. Na 3.<sup>a</sup>, de Entre Rios ao Pôrto Novo, o orçamento foi de cerca de 5.000:000\$ e não excederá de 3.500:000\$000, entretanto ninguém poderá deixar de reconhecer, examinando as obras de 3.<sup>a</sup> secção, quanto elas são pesadíssimas, quantas dificuldades se teve de vencer para tal construção. O nobre deputado pelo Paraná teve ocasião de examiná-las.

O Sr. Corrêa — Não sou profissional, mas achei as obras muito bem feitas.

O SR. FERREIRA LAGE — Por consequência, se com a falta tão sensível de trabalhadores, se com os salários caros, se com tôdas estas dificuldades com que lutamos, as obras foram executadas aquém dos orçamentos, podemos garantir que, se o prolongamento seguir a direção indicada, o pedido de 26.000:000\$ será mais que suficiente para levá-la até o ponto terminal.

Mas, Sr. Presidente, esta questão tem sido levada para um terreno que não está na proposta. Não digo que não tenha sido proveitoso discutir-se, porque cada um dos nobres deputados tem conhecimentos especiais, e é bom que cada qual «role o seu tóco ajudado pelo seu vizinho», mas o que é verdade é que não se pode fazer estradas em tôdas as direções que têm sido apontadas. Eu entendo, pelas considerações que já expus, que o traçado indicado é o que satisfaz melhor os interesses mais gerais da Província de Minas.

Portanto, vê V. Ex.<sup>a</sup> que eu não apresentei o meu relatório com os documentos que o acompanham, e que servem de base à proposta do Govêrno senão fundando-me naquilo que os profissio-

nais haviam decidido. Não trago aqui opinião minha individual porque considero-me o mais incompetente para tomar a responsabilidade de uma questão desta ordem.

Nesta parte nada tenho que alegar contra as opiniões dos que têm discutido pró e contra, indicando outras direções, nem mesmo o que tem dito o nobre deputado pelo 4.º distrito do Rio de Janeiro, que foi digno Presidente de Minas, e que não tem razões para contrariar o prolongamento da linha do interior de uma Província, cujos habitantes procuraram sempre auxiliar a administração de S. Ex.<sup>a</sup> a quem nunca negaram as mais decididas provas de simpatia.

O Sr. *Andrade Figueira* — E fiquei muito agradecido por isso.

O SR. FERREIRA LAGE — S. Ex.<sup>a</sup> não pode ter sem dúvida outra aspiração que não seja esta, e nesse ponto estamos de acôrdo, que tudo se faça do melhor modo, para que não nos arrependamos no futuro. Eu faço-lhe esta justiça. Tenho observado pela discussão que S. Ex.<sup>a</sup> não simpatiza com a linha do Paraibuna: supõe que ela passa por lugares que são menos importantes do que outros, etc. Não entro nesta questão, nem procuro saber as razões por que S. Ex.<sup>a</sup> não simpatiza com ela; e estou certo que S. Ex.<sup>a</sup> não me faz a injustiça de pensar que eu tenho sustentado este traço por interesse particular, porquanto somente assim procedi e devo continuar a proceder baseado nas informações e estudos dos engenheiros.

Se sustento esta direção da linha indicada é porque entendo que ela é a única, conforme a opinião dos profissionais, que está nas condições de servir de base para o desenvolvimento natural da estrada de ferro, na Província de Minas Gerais.

O Sr. *Andrade Figueira* — Já que diz que é por eu não simpatizar, eu direi que V. Ex.<sup>a</sup> empenha-se por ela porque simpatiza com essa linha.

O SR. FERREIRA LAGE — Eu não irei tão longe, porque não antipatizo com nenhum dos traços por V. Ex.<sup>a</sup> e outros indicados. Acredite V. Ex.<sup>a</sup> que desejo ser Mineiro de tôda a Província de Minas (muito bem); e a prova que ela acaba de dar-me há pouco colocou-me em tal posição que, ainda que tivesse interesse particular na direção da estrada, era meu dever não encarar a questão senão pelo interesse mais geral da Província de Minas (Apoiados).

Eu não defendo esta ou aquela localidade; estou convencido que o traço que os engenheiros indicam como melhor é o que serve a maior número de interesses da minha Província; e nada mais.

Não tenho aqui «*arrière pensée*», não tenho outro pensamento que não seja auxiliar o Governo com tudo que depender de mim para que a estrada se faça do melhor modo.

Portanto, deixemos de parte esta questão. O nobre deputado pelo 4.<sup>o</sup> distrito do Rio de Janeiro sabe perfeitamente que em relação à 4.<sup>a</sup> secção fiz tudo quanto possível...

O Sr. *Andrade Figueira* — Também não tenho interêsse por ela, só tenho em vista o interêsse coletivo do País.

O SR. FERREIRA LAGE — ...mesmo antes de haver esta idéia do empréstimo, desde que os trabalhos da 3.<sup>a</sup> secção se acharam em desenvolvimento tal que pudesse ser ela terminada em pouco tempo.

Fiz tudo quanto cabia em mim para que os trabalhos da 4.<sup>a</sup> secção não continuassem a ficar adiados; e se não têm tido maior adiantamento é porque os meios de que disponho não dão para mais.

Tenho apenas os recursos do rendimento da estrada, e estes diminuíram no semestre passado com a falta de exportação de café, porque a safra do ano findo foi diminuta.

No semestre corrente, em que contávamos com maior exportação da nova safra, que é sofrível, a guerra da Europa veio paralisar essas esperanças pela excessiva baixa dos preços. Já vê o nobre deputado que os recursos não são suficientes nem animadores para os trabalhos poderem marchar com aquela celeridade que o nobre deputado; eu e todos desejamos.

A realização do empréstimo é que vem acabar com todos esses embaraços, porque, graças a elle, se poderão organizar os trabalhos em grande escala, e, concluída a 3.<sup>a</sup> secção, não se demorará o prosseguimento da 4.<sup>a</sup>, que pode ser desenvolvida de modo que, dentro de dois anos ou poucos mais, esteja ela concluída. Mas não ficarão por isso prejudicados os trabalhos do prolongamento que o nobre deputado pelo 4.<sup>o</sup> distrito combate, talvez pelo receio que nutre que os dois mil trabalhadores, empregados na 3.<sup>a</sup> secção, sejam aproveitados sòmente no prolongamento, ficando a 4.<sup>a</sup> secção paralisada, sem igual impulso.

Garanto ao nobre deputado que a questão do prolongamento da Estrada de Ferro para a Cachoeira é tão interessante e merece tanto os cuidados do Governo e da Administração da mesma Estrada, que esta empenha todos os esforços para que elle se execute com maior brevidade, porque daí resultará aumento de renda para a Estrada, além do grande serviço que prestará a uma zona importante de três Províncias do Império; mas isto não obsta

a que se trate também do outro prolongamento, porque dêste empréstimo por ora não haverá necessidade senão de 6.000:000\$000 por ano, para o desenvolvimento simultâneo das duas linhas, não sendo conveniente acelerá-las mais nos primeiros tempos por ainda não estar seguro que isso possa ter lugar sem grande alta dos salários.

Com esses 6.000:000\$ podem-se fazer 14 a 18 léguas de estrada de ferro por ano; pelo que, vê o nobre deputado que em cada secção pode-se fazer sete a nove léguas, o que quer dizer que em dois anos e meio desta data chegará a estrada à Cachoeira, e dentro de seis anos poderá estar terminada nas margens do rio das Velhas.

Sinto que não esteja na casa nenhum dos nobres deputados pela Província da Bahia, para manifestar-lhes o meu pesar por ter observado da parte de alguns, certas suscetibilidades ofendidas, que se manifestaram nesta discussão. (Apoiados).

Nós, Mineiros, não desejamos senão confraternizar com tôdas as Províncias (apoiados); necessitamos de apoio de tôdas elas, e especialmente das do Norte, por têmos o nosso território encravado, confinando com algumas delas, e comércio e relações com quase tôdas.

Demais, um dos complementos das comunicações da Estrada de Ferro de D. Pedro II, prolongando-se para o rio das Velhas e não para o de S. Francisco, é a estrada de ferro do Juazeiro até a Capital da Bahia. (Apoiados).

A navegação do rio das Velhas, até sua junção com o S. Francisco, pode, dentro dessa zona, atrair para a Estrada de Ferro de D. Pedro II o transporte dos produtos que interessam a tôdas as bacias superiores das águas do S. Francisco, mas de certo ponto, abaixo da barra do rio das Velhas pelo S. Francisco, sua navegação e comércio têm de prender-se especialmente com as diversas povoações da Província da Bahia, à sua margem, e particularmente com o Juazeiro, em demanda do grande mercado da Capital por essa estrada de ferro.

Esta será a marcha natural das coisas e das relações que se estabelecerem, e nem a Estrada de Ferro de D. Pedro II precisa, para engrandecer-se, absorver outros produtos além dos que lhe oferece a zona acima da barra do rio das Velhas.

Se ela vai prender-se à navegação do rio das Velhas e ao S. Francisco, é para poder completar essa rede de comunicações interiores com diversas Províncias do norte do Império.

Tenho tôda a confiança de que o Governo Imperial, aceitando a autorização para tratar da encampação e prolongamento das estradas de ferro da Bahia, Pernambuco e São Paulo, tem em muita consideração a necessidade da prosperidade de tôdas e especialmente da Bahia porque ainda hoje ouvi dêste lugar o nobre Ministro da Agricultura dizer que o Governo não se opunha de nenhum modo ao desenvolvimento daquelas estradas de ferro, pelo contrário, aceitava a consignação de fundos na emenda à proposta, para essas estradas poderem prolongar-se independentemente de encampação; mas, como esta é indeclinável, e sem ela não se poderão bem aproveitar êsses meios, estou certo que o Governo não deixará de prestar tôda a atenção e de procurar o melhor modo de resolver a questão da encampação e prolongamento dessas estradas. (Apoiados),

Por conseguinte, se nós, Mineiros, colocados em uma zona cercada de outras Províncias, não temos atualmente saída por qualquer delas senão às costas de animais; se não temos navegação no S. Francisco senão muito imperfeita, para as relações interiores com algumas Províncias do norte; se o único meio de transporte, no interior da Província, é circulação de tropas e de carros puxados por seis a oito juntas de bois, para vencer aquelas montanhas por caminhos feitos pelas rodas dos carros e pelos pés dos animais; nestas condições é indeclinável a necessidade do prolongamento da estrada de ferro para essas regiões, compreendendo um território tão grande e rico (apoiados), como são os vales dos rios das Velhas, do Paraopeba e do Pará. Nessa zona a estrada de ferro encontrará mais do que é necessário para a sua vitalidade.

O rio S. Francisco, ligado à navegação do rio das Velhas, não pode ser senão o complemento de comunicações da Côrte, pelo interior, com diversas Províncias do norte.

O comércio há de sem dúvida continuar a dirigir-se para os mesmos pontos e ainda com mais razão de ser, porque, se hoje para lá vai com muita dificuldade, por barcaças, desde que ali tiverem o vapor cessarão essas dificuldades, e as relações dessas províncias do norte com o centro da Província de Minas hão de ser muito mais freqüentes, porque Minas nunca deixará de ser um grande celeiro e um grande centro consumidor de gêneros de importação; suas relações com as Províncias do Norte desenvolverão suas forças produtivas, e darão o verdadeiro incremento à cultura do algodão e várias indústrias agrícolas e fabris, que terão para o futuro de concorrer com o café, única cultura em

grande escala que hoje constitui a principal base da produção e da riqueza pública. (Apoiados).

Portanto, sinto, como já disse, não se achar na casa nenhum dos nobres membros da deputação da Bahia, e especialmente o meu nobre amigo Sr. Dr. Afonso de Carvalho, digno relator da comissão que deu seu parecer sobre a proposta em discussão, e nela incluiu as emendas aceitas pelo Governo, acêrca da estrada de sua Província e de outras, porque eu desejava desde hoje convidar aos ilustres representantes daquela Província, se acaso passar a proposta do Governo com as emendas, e fôr realizado o empréstimo, como devemos esperar, e a mim couber a honra de ser o executor do prolongamento da estrada, para até julho de 1876 partirmos daqui pela estrada de ferro de D. Pedro II, entrarmos em vapor no rio das Velhas para S. Francisco, desembarcarmos na estação de Juazeiro e seguirmos pelo caminho de ferro até a capital, para ali assistirmos à sua grande festa de 2 de julho. (Risadas). Estou certo que todos os ilustres deputados de bom grado nos acompanharão nesta demonstração de simpatia e apreço. (Apoiados).

Não é um gracejo o que acabo de expender, mas a sincera expressão dos meus desejos e a esperança que nutro de que ambas as estradas chegarão dentro dêste prazo ao ponto de seu destino, e lançados os vapores nos dois rios que os devem percorrer, removidos em tempo os obstáculos que se opuserem à sua livre navegação.

Digo isto porque tenho intima convicção de que a estrada de ferro da Bahia, encampada ou não, há de prosseguir até ao Juazeiro, porque ela é um dos complementos das comunicações interiores e de muita vantagem para as relações que se pretende estabelecer pela Estrada de Ferro de D. Pedro II, para o Interior, com as diversas Províncias do Império.

E' ainda necessário êsse prolongamento porque todo o norte da Província de Minas, que faz hoje o seu grande comércio para o mercado do Juazeiro e outras povoações nas margens do São Francisco em território da Bahia, abrindo o mercado da Capital por meio da via férrea e outros portos do litoral, para lá concorrerão sem mais dificuldades muitos produtos do interior da Província de Minas Gerais.

Por conseguinte, a estrada de ferro da Bahia não merece a antipatia dos Mineiros; pelo contrário, ela faz parte de uma das necessidades da Província de Minas; portanto, nós fazemos votos para que a estrada de ferro de D. Pedro II caminhe até o rio

das Velhas, ao mesmo tempo que a estrada de ferro da Bahia se encaminhe para o Juazeiro, a fim de realizarem-se nossas esperanças.

Tendo do melhor modo que me foi possível procurado demonstrar que a Diretoria da Estrada de Ferro, apresentando os trabalhos de diversas comissões de engenheiros não teve em vista senão oferecer bases sobre as quais o Governo Imperial pudesse aproximadamente fundar a sua proposta, estou muito longe de contrariar qualquer outra direção que o Governo julgue mais conveniente dar a esta estrada, e que satisfaça o maior número de interesses do País. Esta questão já está muito debatida; julgo por isso desnecessário continuarmos com ela.

Nem sou competente para ir além, nem tão pouco pretendo contrariar o pensamento daqueles que entendem que há outras direções mais convenientes.

Desde 1852 até 1868, em que nesta casa esta discussão foi levada a maior pelo meu digno antecessor, o Sr. C. Otoni, cujo talento e ilustração sinto não possuir, para acompanhar os nobres deputados que nesta sessão têm tomado parte nela; desde essa data, entendo que a questão do prolongamento para o interior de Minas tem sido muito discutida e demasiadamente demorada, com grave prejuízo para os interesses daquela Província.

Na minha posição de diretor da Estrada de Ferro, sou auxiliar do Governo, nem se me pode dar outro caráter ou intenção em tudo quanto expus no relatório que tive a honra de apresentar.

Com os próprios relatórios que citou o nobre deputado pelo 4.º distrito, hei de opor alguns argumentos a S. Ex.<sup>a</sup>. Falo dos relatórios dos Srs. Engenheiros Whitaker e Passos.

O Sr. *Andrade Figueira* — Têm alguns trechos em que dizem que não se devia fazer estrada nenhuma para o interior de Minas.

O SR. FERREIRA LAGE — Êle somente disse que entre o prolongamento desde logo para S. Francisco e a construção da 4.ª secção convinha antes dar preferência à execução desta até Campo Belo.

Sr. Presidente, para não fatigar a atenção dos nobres deputados que me ouvem, peço licença a V. Ex.<sup>a</sup> para incluir no meu discurso alguns trechos dos relatórios a que me referi, em vez de fazer aqui a leitura deles.

Relatório do Sr. Dr. Passos:

«Ora, até esse ponto a escolha tem de fazer-se entre dois traços somente, sendo o que tem de partir de Entre Rios e, subindo

pelo vale do Paraibuna, tomar depois a direção estudada, e o outro o que, da Barra do Pirai, pode ser levado através do vale do rio Prêto, passando pelas fazendas de S. Fernando e Santa Clara, nas margens dêste rio, e transpondo a serra da Mantiqueira, nas cabeceiras do Pirapetinga, ou do outro afluente do mesmo rio Prêto, descer para o Bom Jardim e seguir pelo vale do rio Grande ou de algum dos seus afluentes da margem esquerda, até poder passar os vales dos rios das Mortes e Carandaí, atravessando por S. João del-Rei.

«Fora dêstes dois traços, nenhum outro merece atenção, nem mesmo o do Passa Vinte, por onde há atualmente uma estrada ordinária em sofríveis condições.

«Já em outro relatório dei as razões desta minha opinião sôbre a linha de Passa Vinte.

«Isto pôsto, resta comparar entre si os dois traços aludidos.

“Quanto à extensão, o 1.º traço deverá ficar com cêrca de 39 léguas a contar de Entre Rios, sendo:

«De Entre Rios à Garganta de João Aires .....	22 1/2
«De João Aires à Lagoa Dourada .....	16 1/2
«De Entre Rios à Lagoa Dourada .....	39

Da Barra do Pirai à Lagoa Dourada o 2.º traço ficará provavelmente com 42 léguas, sendo:

«Da Barra do Pirai à Bom Jardim .....	16
«De Bom Jardim a São João del-Rei .....	20
«De São João del-Rei à Lagoa Dourada .....	6
«Da Barra do Pirai à Lagoa Dourada .....	42

«A diferença a favor do 1.º traço é, por consequente, de três léguas.

«Quanto às despesas de primeiro estabelecimento, os orçamentos apresentados mostram que de João Aires, passando por Prados, a S. Gonçalo da Ponte, no Paraopeba, o têrmo médio, por légua, do custo de uma via férrea de 2.ª classe, regulará por 423:000\$. Convém notar que os mesmos orçamentos demonstram que o têrmo médio de João Aires, passando por Prados, até sômente a Lagoa Dourada, pouco excede a 84:000\$ por milha, e, portanto, não atinge a 340:000\$ por légua de 3.000 braças, tendo-se elevado a 423:000\$, até S. Gonçalo, em consequência das dificuldades do terreno nas cabeceiras dos afluentes do Paraopeba.

«Ora, de Entre Rios a João Aires, a linha tem de seguir o vale do Paraibuna até 3/4 de légua abaixo do arraial das Dores, e daí passar para os vales dos ribeirões da Posse e do Pinho, para alcançar o cume da Mantiqueira, e em tôda a extensão do terreno não oferece mais dificuldades do que do João Aires à Lagoa Dourada.

«Admitindo, porém, o termo médio de 423:000\$, as 39 léguas do 1.º traço custarão 16.497:000\$000.

«No 2.º traço, o preço médio por légua deve ser necessariamente superior ao do 1.º, porque a passagem da serra da Mantiqueira é extremamente dispendiosa, podendo-se contar que, além do rio Prêto, nas últimas três léguas até chegar ao Bom Jardim, uma via férrea com declive máximo de 1:50 e curvas de raios não menores de 600 pés, isto é, nas mesmas condições da projetada na garganta de João Aires, custará seguramente cêrca de ..... 1.000:000\$ por légua, e exigirá um extenso túnel, ao passo que a outra linha transpõe a serra da Mantiqueira muito suavemente e sem obras pesadas.

“Admitindo, entretanto, que as outras 39 léguas do 2.º traço possam ser feitas pelo mesmo preço das do 1.º, o que não me parece muito provável, porque as condições do terreno são piores, mórmente da Barra do Pirai até o rio Prêto, ainda assim o custo total das 42 léguas, da Barra do Pirai à Lagoa Dourada, será de 19.497:000\$ isto é, 3.000:000\$ mais do que o do 1.º traço.

«Sob outros pontos de vista ainda há vantagens a favor do 1.º traço.

«A via férrea que fôr lançada pelo vale do rio Paraibuna encontrará, já estabelecida pela estrada União e Indústria, uma grande corrente de interesses, que será, ninguém duvida, consideravelmente engrossada pela locomoção a vapor, e lhe assegurará os meios de existência independente.

«Como empresa comercial, tem já esta linha o seu futuro quase preparado, por isso mais fácil será a reunião dos capitais precisos para a sua realização. Tão prósperas não são as condições do outro traço.

«Da Barra do Pirai até o rio Prêto, sôbre cêrca de dez léguas de extensão, há, é verdade, grandes fazendas de cultura de café, a região é fértil e rica; mas além, quase tudo está por fazer.

Um péssimo caminho, por onde o próprio gado custa a passar, conduz através da serra da Mantiqueira ao Bom Jardim, povoação pequena e de muito pouco comércio.

«No entanto, o prolongamento da via férrea na direção do 1.º traço só poderá prejudicar à linha do 2.º traço como caminho para a bacia navegável do S. Francisco, mas deixa-lhe franca a passagem para o sul de Minas em demanda das regiões banhadas pelos rios Verde e Sapucaí, que, me parece, devem ser a sua principal aspiração.

«Diz-se ainda que a comparação do custo e extensão dos dois traços deve ser feita tomando-se como ponto de partida de ambos a Barra do Pirai, e que, sendo de 14 léguas a distância da Barra do Pirai a Entre Rios, o 1.º traço tem realmente mais do que o 2.º onze léguas de desenvolvimento, cujo percurso redundará em ônus para os produtos e passageiros do interior de Minas.

«Semelhante consideração poderia ter algum pêso antes de ter-se encetado a construção da estrada de ferro da Barra do Pirai para baixo, sem que todavia pense que então mais do que hoje teria o 2.º traço por isso direito a preferência sôbre o 1.º.

«Mas hoje trata-se de chegar ao São Francisco com o menor dispêndio e o mais depressa possível, e a êste respeito a linha do vale do Paraibuna leva decidida vantagem sôbre qualquer outra. A maior facilidade e presteza na sua execução são asseguradas não sômente pela menor importância de suas obras, mas também pela comodidade de transporte dos materiais que oferece a estrada de Entre Rios e Barbacena.

«Além disso, a despesa da construção das 14 léguas de estrada de ferro da Barra do Pirai a Entre Rios andarâ por 3.665:000\$, soma que não difere muito do excesso provável do custo do 2.º traço sôbre o 1.º, considerando-se Entre Rios como ponto de partida dêste.

«E assim as taxas de transporte da Barra à Lagoa Dourada, passando por Entre Rios, poderão ser equiparadas às que se teriam de estabelecer se porventura fôsse adotada a linha direta da Barra do Pirai, passando pelo Bom Jardim.

«Assim, as considerações que tenho expendido levam-me a crer firmemente que o caminho mais fácil e que, sem mais hesitação, deve ser adotado para a continuação da via férrea de D. Pedro II até a bacia navegável do alto S. Francisco é pelos vales dos rios Paraibuna e das Mortes.

«Até a serra das Vertentes, não há outro traço que possa sustentar a competência atualmente. Dali por diante o rio das Velhas e o Paraopeba terão de disputar a preferência.

«Tôda a região servida por êste extenso tronco de comunicações terrestres e fluviais contém magníficos elementos de prospe-

ridade que só pedem meios de transporte para serem vivificados e produzirem.

«Os campos, além da Mantiqueira, que a muitos parecem estéreis, são susceptíveis de qualquer cultura própria dos climas temperados e da zona intertropical, e prestam-se muito facilmente ao trabalho do arado.

«Eu vi, nas vizinhanças de São João del-Rei, um cultivador europeu, que da terra coberta de cascalho faz brotar abundantemente, revolvendo-a com o arado, tôdas as plantas que os lavradores rotineiros só com penoso trabalho conseguem ter nos terrenos de mata.

«Os meios de transporte aperfeiçoados hão de atrair sem esforço para o interior de Minas, onde o clima é dos mais amenos, milhares de colonos que hoje fazem-se grandes sacrifícios para importar da Europa e do norte da América.

«As ricas minas de ferro, cobre, chumbo, platina, prata, etc., que existem em vários pontos daquela região, além das minas de ouro, são ali seguros elementos de prosperidade para o futuro e constituirão por si sós poderoso incentivo à imigração, quando os exploradores puderem mandar os seus produtos aos grandes mercados.

«Resta-me agora dizer alguma coisa sobre os meios de levar avante tão gigantesca tão útil empresa.

«A experiência que temos tido nestes últimos quinze anos deve ter-nos convencido de sobra que não podemos e não devemos contar somente com a organização de companhias estrangeiras para chegarmos ao S. Francisco.

«E não nos fique pesar disso.

«As companhias das estradas de ferro de Pernambuco, Bahia e S. Paulo, em consequência das excessivas despesas de construção a que as obrigaram os seus caríssimos engenheiros e empreiteiros, e a sua administração do outro lado do Atlântico, não conseguem ainda hoje, apesar das importantes economias que a fiscalização do Governo as tem obrigado a introduzir no custeio das linhas, obter os lucros prometidos aos acionistas.

«E isto acontece mesmo na empresa de São Paulo, onde a considerável massa de transportes que percorre a estrada em quase toda a sua extensão dava certamente direito a um estado mais lisonjeiro do que o que atualmente vemos, se fôsse um pouco menor o capital da Companhia.

«Por outro lado, parece-me que ainda é um tanto cedo para a organização de emprêsas nacionais com capitais tão elevados.

«Há, entretanto, dois meios de que pode o Govêrno lançar mão desde já, para levar a linha até além da Mantiqueira.

«O primeiro consiste no emprêgo para êsse efeito de tôda a renda líquida da parte em tráfego da mesma estrada de ferro.

«Com êste recurso, que irá aumentando à medida que se forem concluindo novas porções da linha, poder-se-á chegar ao S. Francisco em menos de 15 anos».

#### Relatório do Sr. Dr. Whitaker:

«1.º A linha pelo rio Pomba, pela garganta do Sapateiro ou de João Aires Gomes, não é considerada vantajosa por ser muito tortuosa.

«2.º A de Entre Rios, passando por Juiz de Fora, Paraibuna acima, e pela garganta de João Aires Gomes, quanto à distância e declividade, vide a tabela e mapas anexos.

«Esta linha pode ser considerada como uma das melhores, ainda que não digo que seja a mais curta, medindo-as da bifurcação das 3.ª e 4.ª secções da Estrada de Ferro de D. Pedro II, na Barra do Pirai; tomada, porém, de Entre Rios, a considero a melhor que existe para a abertura e desenvolvimento da Província de Minas Gerais.

«Partindo de Entre Rios, ela não só passa pela parte norte da Província do Rio de Janeiro, como ao sul de Minas, a alguma distância além do Juiz de Fora, passa por uma das mais bem cultivadas partes do Brasil e das mais produtivas; daí por diante, seguindo para o norte até Ouro Preto, tôdas as terras servem de pastos ou são sômente cultivadas para suprir aos tropeiros nos ranchos, etc., e para mantimento da população; mas para exportação não têm valor nenhum presentemente. Entretanto, quando houver meio de transporte barato e fácil, acabando ao mesmo tempo com as tropas, essas terras tornar-se-ão um elemento de exportação, não sômente de uma alimentação tão limitada, supondo que o meio de exportação seja por estrada de ferro. Daí para leste e oeste, V. Ex.ª verá pelas estatísticas a quantidade de importação e exportação, a qual, em minha opinião, pelo meio acima mencionado, quadruplicará. (Vide relatório de Barbacena).

«Ao mesmo tempo tenho convicção que tão boa linha como se pode obter pela garganta de João Aires Gomes não se acha em nenhuma outra parte da serra da Mantiqueira, com declive de tal natureza que se possa fazer uma estrada tão boa e tão econômica.»

Há outra questão aqui levantada, sôbre a qual sou obrigado a dar algumas explicações.

Quando entrei para a direção da Estrada de Ferro de D. Pedro II, encontrei um sistema de tarifas que não estava em harmonia com as proporções que havia tomado a estrada, nem tão pouco podiam servir de base para as novas tarifas nas relações que têm com as diversas secções do traço e custo da estrada. As tarifas da estrada de ferro tinham sido feitas à medida que se abriam as estações. De maneira que tôdas reunidas davam em resultado uma grande desarmonia e desproporção entre diversas secções.

Na estrada de ferro, durante a administração do meu digno antecessor, puseram-se em prática todos os meios para diminuir as despesas e aumentar a receita durante o ano de 1868, que foi o mais favorável em relação à quantidade de café e de cargas transportadas por esta estrada (principais fontes de sua renda), não se pôde obter mais do que 5% sôbre o capital despendido, que até então era de 28.000 e tantos contos.

Ora, achando-se a estrada de ferro funcionando já na melhor zona até Entre Rios, e não dando nessa ocasião renda superior a 8 e 9%, como devia dar, estava claro que essa falta provinha das tarifas, que eram excessivamente baixas desde o Rodeio até Entre Rios, em relação ao principal gênero de exportação da estrada, que é o café, assim como não tão favoráveis quanto deviam ser para os gêneros alimentícios e de consumo da lavoura. Por isso, em meu primeiro relatório do ano passado manifestei logo a necessidade de uma revisão de tarifas, não por unidade de preços e de distâncias, como estava estabelecido, mas aplicada às diversas secções da estrada.

Como se sabe, a Estrada de Ferro de D. Pedro II se acha em condições diferentes de traço na 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> secções. Por exemplo: da estação da Côrte a Belém, que são dez léguas, a estrada de ferro está construída em condições de custar metade da despesa que se faz com os transportes nessa parte, em relação à parte da serra até a Barra do P'raí, que tem sômente seis léguas de distância, isto é, cada arrôba para fazer o serviço da serra custa duas vêzes mais do que para fazer o serviço de Belém até a Côrte.

Tomei por base o declive de 8 milímetros, que tem essa secção e o de 16 milímetros, que se encontra na serra entre Belém e a Barra do Piraí. Reduzindo, pois, êstes dois declives a oito milímetros, as seis léguas da 2.<sup>a</sup> secção ficarão correspondendo à distância de dez léguas da 1.<sup>a</sup> secção. Por consequência, procedendo dêste modo na aplicação das tarifas, fui de acôrdo com o pensamento da Lei de 26 de junho de 1852, e também com o do contrato

com a extinta Companhia, que marcou 20 rs. por léguas, nas primeiras 20 léguas, sendo então applicável essa disposição à 1.<sup>a</sup> secção, cujo traço era o único conhecido quanto a declives, e por consequente só nessas condições applicável a tarifa de 20 rs. por légua.

A elevação que propus, sòmente em relação ao café, deu-se nos únicos pontos em que as tarifas estavam em proporção com as despesas de tração no tronco da estrada, isto é, desde o Rodeio até a Barra do Pirai, e daí em diante foi necessário pô-las de acôrdo pelas diversas estações do tronco principal, até Entre Rios, porque não convinha que nessa zona se continuasse a pagar pelo principal gênero de exportação, e único que pode suportar melhor frete, preço tão inferior ao necessário para remunerar seu serviço de transporte. Era necessário organizar as tarifas de modo que todos pagassem proporcionalmente menos, em razão da distância maior que a estrada tiver de percorrer no seu prolongamento.

Para os ramais da 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> secções era também preciso estabelecer tarifas especiais, até que, realizados aos pontos de seus destinos, se tornasse bem conhecido seu movimento de exportação e importação.

Em compensação baixou-se, nos preços dos gêneros alimentícios e outros de necessidade da lavoura, à metade do custo do transporte do café, e criaram-se outras tarifas especiais de preços muito baixos para gêneros, cujo frete anterior na estrada de ferro tornara proibitivo seu transporte.

As tarifas atuais têm um caráter provisório, porque não era possível que as tarifas de uma estrada de ferro nas condições da de Pedro II devessem ser consideradas definitivas sem conhecer-se todo o tráfego e suas diversas relações entre as secções das diversas linhas.

Esse foi o engano que se cometeu, marcando-se preço por légua no contrato feito com a Companhia, sem ainda ser conhecido o traço definitivo da estrada e as despesas com seu tráfego.

O Sr. *Andrade Figueira* — dá um aparte.

O SR. FERREIRA LAGE — Eu tenho aqui o contrato celebrado com a extinta Companhia.

O Sr. *Andrade Figueira* — A Companhia prometeu abaixar os preços à proporção que as rendas fôsem aumentando.

O SR. FERREIRA LAGE — Eu apresentarei os principais tópicos dêsse contrato, referentes a tarifas, e os nobres deputados verão que sou exato nas apreciações que estou fazendo.

Não havendo então outra condição, senão a marcada na Lei de 26 de junho de 1852, para regular o máximo das tarifas; sendo

a base delas a que se entendeu poder determinar na ocasião: estabeleceu o Governo, na citada Lei de 1852 e no contrato para construção da via férrea o seguinte:

«Decreto n.º 641, de 26 de junho de 1852.

«Art. 1.º O Governo fica autorizado para conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro, que, partindo do Município da Côrte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e São Paulo que mais convenientes forem.

«§ 5.º Durante o mesmo privilégio, a Companhia terá direito a perceber os preços de transporte que forem fixados pelo Governo em uma tabela organizada de acôrdo com a Companhia, *cujó máxímo não excederá o custo atual das conduções.*»

«Contrato para construção, uso e custeio da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Art. 36. ....

§ 1.º Para os gêneros de produção do País, destinados à exportação, tais como café, açúcar, algodão, fumo, couros e outros semelhantes, 20 rs. por arrôba em légua de 3.000 braças; e para os de alimentação de consumo geral, tais como feijão, milho, arroz, farinha, queijos, batatas, farinha de trigo, toucinho, carne, peixe salgado, sal e outros, considerados gêneros de primeira necessidade, 15 rs. pelo mesmo pêso e distância.

§ 2.º Para os gêneros de importação, não compreendidos na classe antecedente, o máxímo do preço será de 30 rs., pelo mesmo pêso e distância.

§ 13. Quando os dividendos da Companhia montarem a 10%, o Governo terá o direito de exigir os comboios de meio preço para os passageiros da 3.ª classe, como existem nas estradas de ferro inglêsas, sob denominação de comboios do Governo.

§ 14. Para as mercadorias que tiverem de percorrer uma distância de mais de 20 léguas pela estrada de ferro, se reduzirá o preço do transporte por cada légua que exceder dêste número à metade do preço fixado para as ditas 20 léguas.

Art. 38. Quando os dividendos da Companhia tiverem sido maiores de 12%, em dois anos consecutivos, terá o Governo o direito de exigir dela redução tal na tarifa dos transportes que faça entrar os referidos dividendos dentro do limite máxímo de 12%.

*Se em qualquer tempo os dividendos forem menores de 7 %, poderão ser reformadas as tarifas, a fim de se fazerem as alterações necessárias para se obterem maiores dividendos.*

Ora, se em 1868 achava-se a estrada nas mais favoráveis condições de tráfego, podendo pôr em prática tôdas as economias, com regularidade de seu serviço, havendo poucas obras novas a fazer, as tarifas eram insuficientes para que a estrada desse nessa ocasião 8 a 9%, como devia dar; está claro que era reconhecida a necessidade da revisão das tarifas, até mesmo para habilitar a empresa com os meios necessários a fim de poder beneficiar as zonas mais longínquas.

*O Sr. Andrade Figueira dá um aparte.*

O SR. FERREIRA LAGE — V. Ex.<sup>a</sup> há de concordar em que a maior parte desses produtos e mercadorias que vão ter às estações do vale do Paraibuna vêm às costas de animais ou por outros meios. A estrada de ferro os vai recebendo sem ter que ver como vão transportados até suas estações.

As condições não podiam ser mais favoráveis para a estrada de ferro; ela recolhia o máximo do benefício. e entretanto só chegou a produzir 5 % no ano de 1868, sendo o capital de 28.000 e tantos contos.

*O Sr. Andrade Figueira* — Por conta desses 28.000:000\$ gastou-se mais do que era permitido gastar na 1.<sup>a</sup> secção e na 2.<sup>a</sup>.

O SR. FERREIRA LAGE — Mas eu já disse que os transportes feitos na 1.<sup>a</sup> secção estavam em condições favoráveis de tração.

*O Sr. Andrade Figueira* — A estrada fêz grandes despesas na 1.<sup>a</sup> secção e na 2.<sup>a</sup> sem vista de lucros.

O SR. FERREIRA LAGE — A estrada ainda não chegou ao seu desenvolvimento.

*O Sr. Andrade Figueira* — As tarifas que V. Ex.<sup>a</sup>, propôs são sem dúvida muito elevadas.

O SR. FERREIRA LAGE — Eu declaro que a elevação foi apenas esta: — na Barra do Piraí, onde o transporte para a Côrte era antes da estrada de ferro, de 1\$ em costas de animais, pelo contrato com a Companhia estabeleceu-se 320 rs. *por cada arrôba da estrada de ferro* e o transporte de Entre Rios à Côrte de 450 rs. por arrôba de café; estando já a estrada a cargo do Govêrno. A elevação foi de 480 rs. no primeiro para completar aí as 20 léguas medidas segundo os declives de 8 milímetros, têrmo médio, e distribuidas as pequenas elevações pelas diversas estações daí a Entre Rios, ficou com o preço de 500 rs. por arrôba.

*O Sr. Andrade Figueira* — Houve 7% de renda líquida.

O SR. FERREIRA LAGE — Êsse rendimento de 1869 não se pode considerar permanente, e eu declaro a V. Ex.<sup>a</sup> que, se a

estrada de ferro durante a minha administração der mais de 9% de renda líquida, serei o primeiro a propor ao Govêrno a diminuição das tarifas, porque entendo que ela, como propriedade do Estado, deve cobrar sòmente quanto seja suficiente para o juro e amortização do capital nela empregado.

Certamente a renda não chegará a êste resultado enquanto a estrada não se desenvolver até o Pôrto Novo do Cunha e a Cachoeira, sendo eu o primeiro a reconhecer que a zona que mais concorre para a actual renda desta estrada é, sem dúvida alguma, o vale do rio Paraíba e seus afluentes, e é por esta razão que se deve procurar fazer com que a estrada tenha aí a renda indispensável para pô-la a coberto de tôdas as eventualidades.

Mas ainda assim tão grande baixa de tarifas, depois da construção da estrada de ferro, nada ou pouco influuiu na zona que atravessou, como disse o nobre deputado em um dos seus discursos, que passo a ler :

«O Sr. *Andrade Figueira* — As mesmas estradas não fazem mais do que fixar-lhes alguma coisa o valor, não o aumentam. E se não, vêde : construíram-se as estradas de ferro da Bahia e Pernambuco, e os terrenos que percorrem acham-se, geralmente falando, ainda incultos do mesmo modo.

«O Sr. *Barros Barreto* — Não tanto.

«O Sr. *Andrade Figueira* — Constituiu-se a estrada de ferro de Mauá para Petrópolis, percorre um terreno que não se pode chamar estéril, pois bem, acha-se no mesmo estado que dantes.

«*Uma voz* — Ou pior.

«O Sr. *Andrade Figueira* — Construiu-se a Estrada de Ferro de D. Pedro II, que tem hoje 34 léguas de extensão ; os terrenos por onde passa têm actualmente quase o mesmo valor, a mesma cultura que tinham antes.

«O mesmo quanto aos terrenos percorridos pela estrada de Santos a Jundiá. As estradas de ferro, o que fizeram foi fixar um pouco o valor que tinham os terrenos, mas não aumentá-lo.

«Atravessando ainda hoje as mesmas matas, as mesmas capoeiras que existiam, e por vêzes a mesma solidão.

«O Sr. *Ministro da Agricultura* — (dá um aparte).

«O Sr. *Andrade Figueira* — Não pretendo por forma alguma contestar a vantagem das estradas de ferro com relação à produção, à lavoura, à rapidez e barateza do transporte, nem está isso em questão ; mas apenas consignar um facto constante, qual é aquêl que acabei de mencionar».

Ora, V. Excia, Sr. Presidente, bem vê que estas palavras vêm em apoio do prolongamento da estrada de ferro para o interior de Minas, porque não é só no vale do Paraíba que a estrada de ferro de D. Pedro II há de achar sempre a vida e animação de que necessita. Nessa zona já percorrida ela tem influído diretamente, como disse V. Excia., se não para a diminuição da despesa dos transportes.

O benefício indirecto, que a estrada de ferro pretendia colher de sua passagem por essas localidades, não se tem realizado até hoje, isto é, reduzir aquelas matas, capoeiras e carrascais em povoações, em terrenos cultivados, etc.; ao contrário, longe de fixarem-se povoações na zona da estrada, daí começou a emigração para os sertões.

Há de compreender o nobre deputado que não é só no vale do Paraíba e nem na zona cafêzeira que está o futuro da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Por que razão emigraram êsses povos de municípios que eram ricos e prósperos do lado da Província do Rio de Janeiro, e foram para os sertões do Pomba e de Itapemirim, para longas distâncias, e não têm emigrado os Mineiros, que há tantos anos estão nesses centros à espera de que por ali passe a estrada de ferro?

O Sr. *Andrade Figueira* — Quando a estrada de ferro lá chegar, emigrarão também; é a consequência.

O SR. FERREIRA LAGE — Sentirei muito que se dê semelhante fatalidade; mas enfim, se essa é a condição das estradas de ferro entre nós, de afugentarem as populações das zonas por onde passam, o mais que poderemos fazer é ir correndo com as estradas de ferro atrás delas, até que parem em algum ponto. (Apoiados e hilaridade).

Sr. Presidente, já tenho abusado muito da paciência dos ilustres colegas que se têm dignado ouvir-me (não apoiados); não devo continuar a ocupar a sua benévola atenção por mais tempo. (*Há diversos apartes*).

Vou concluir minhas considerações, e a Câmara desculpará que as tivesse feito tão imperfeitamente (não apoiados), e sem adiantar coisa alguma à discussão de que nos ocupamos, a qual felizmente já se acha bastantemente esclarecida pela discussão que tem havido, proferindo algumas palavras em relação à pobre e infeliz empresa denominada União e Indústria.

O Sr. *Andrade Figueira* — A mais rica e a mais feliz que tenho visto.

O SR. FERREIRA LAGE — Não posso, Sr. Presidente, invocar em meu favor nomes de ilustres estadistas que já não existem, e,

pois, devo carregar com tôda a responsabilidade dos fatos consumados. Há sòmente, creio eu, nesta casa, um ilustre representante da Nação, o Sr. Conselheiro Pereira da Silva, que desde aquella época acompanha o histórico dessa Companhia. Em geral é desconhecida a sua organização, a sua marcha, a vida que teve, e como ainda vai vivendo.

O *Sr. Andrade Figueira* — E' muito conhecida.

O SR. FERREIRA LAGE — Creio que sòmente no Império tem sido apreciada com injustiça a organização e a vida da Companhia União e Indústria, como também o pensamento de seu organizador.

A Companhia União e Indústria constituiu-se com capitais particulares na importância de 3.000:000\$000 de fundo, para fazer uma estrada que partisse das margens do Paraíba ao interior da Província de Minas, em direção ao rio das Velhas. Não teve garantia nem subvenção alguma do Govêrno, até o ponto que vou demonstrar.

Encetou seus trabalhos na Província de Minas. Então tratava-se da execução da Estrada de Ferro de D. Pedro II, que, partindo da Capital do Império, dizia-se que ràpidamente iria ao Paraíba, e tratava-se também da companhia da estrada de ferro de Petrópolis às Três Barras; por conseguinte, eram duas vias férreas que se propunham a dar condução aos gêneros que a Companhia União e Indústria transportasse até as margens do Paraíba e vice-versa.

Encetados os trabalhos, e procurando fazê-los do melhor modo possível (porque ficou então reconhecido por engenheiros muito competentes que não tínhamos estradas de rodagem no País), a Província de Minas comprometeu-se fazendo essa estrada denominada do Paraibuna.

Depois de encetados os trabalhos na Província de Minas, e reconhecido que a União e Indústria tinha hábeis engenheiros, o Govêrno Provincial do Rio, de acôrdo com o Govêrno Geral, fêz passar uma lei na Assembléia Provincial para estrada de rodagem, e entre as dêste projeto foi incluída a de Petrópolis até o Paraibuna, com um ramal para as Três Barras, se por aí não pudesse passar a linha principal. Como não fôsse bastante a garantia de 5%, que a Província prometeu a essa estrada, o Govêrno Geral auxiliou-a com 2%, que passaram nesta casa em 1855.

Não sendo ainda bastantes 7% para convidar capitais que viessem encravar-se em estradas de rodagem, sem privilégio de trânsito, num território em que estavam projetadas linhas férreas, foi a União e Indústria convidada a vir construir essa estrada.

Mas às vistas daqueles que pensavam que os capitais empregados nessa linha, que em todo o caso não se devia empreender sem garantia, ainda não eram êles bastantes, o que fez o Governo? Para animar a Companhia a encetar essa obra, mandou acreditá-la no Banco do Brasil pela quantia de 1.000:000\$000 garantidos pela Província do Rio de Janeiro; e o Banco pôs essa quantia à disposição da Companhia, com o fim de encetar a construção da parte da estrada de Petrópolis a Pedro do Rio, considerando essa parte 1.<sup>a</sup> secção. (*Há um aparte*).

Nesse contrato que se fez com a União e Indústria ficou determinado o modo da sua construção, a sua direcção, a sua largura e o seu traço, em relação a declive e curvas.

Os nobres deputados sabem perfeitamente que, em questões de construção de estradas, estas condições têm uma influência extraordinária no preço do custo dos trabalhos.

Marcou um limite de oito metros de largura de leito livre, afora a largura para valeta e banquetta, exigindo-se por conseguinte uma abertura de leito de 10 metros para satisfazer tais condições, o que é exactamente o duplo da largura necessária para o leito de uma estrada de ferro de via singela. Quem conhece a natureza dos terrenos por onde atravessou essa estrada, e que essa largura de 10 metros, além de obras de arte, obrigava a uma despesa dupla ou tripla do que é necessário para o leito de uma via férrea, acharia sòmente nesse fato mais do que justificado o custo dessa estrada.

Sinto que não esteja presente o nobre deputado por Pernambuco, o Sr. Augusto de Oliveira, que algumas vèzes tem-me censurado pela bondade e custo dessa estrada, considerando suas obras de luxo.

Os salários elevaram-se progressivamente de 800 rs a 2\$500, e, entrando êles no custo de obras dêste gênero na proporção de oito décimos, por aí calcule-se de que modo influíram no custo da estrada, que se tem averbado de exagerado.

O grande custo, em que se diz terem importado as 25 léguas da estrada União e Indústria, justifica-se pelo que fica dito, pela obrigação a que se sujeitou a Companhia pelo seu traço, e pelos terrenos por onde teve de atravessar.

Estavam as coisas neste ponto; a Companhia reconheceu, logo antes de findar a 1.<sup>a</sup> secção, que a quantia determinada para execução desta obra até Pedro do Rio era insuficiente e impossível realizá-la além, sem novos recursos, porque, devendo despende-se sòmente 1.000:000\$000 para construir a 1.<sup>a</sup> secção, em cinco léguas gastaram-se logo cêrca de 1.600:000\$000.

Por conseguinte, o grande custo da estrada União e Indústria não foi por ter feito as pontes mais seguras e as estações mais

elegantes, pelo que tem sido acusada ; nem podem também prevalecer essas acusações na parte em que se referem a obras de luxo, porque, tendo-se gasto mais de 12.000:000\$000, a Companhia só recebeu do Governo Geral 9.200:000\$000; quem perdeu a diferença foram os acionistas, quem sofreu mais com tudo isto foi o autor dessa idéia, como seu executor e maior acionista.

Cêrca de 20.000:000\$000 têm a lavoura e o comércio economizado em transportes por esta estrada, o que é bastante para compensar o sacrificio de 9.200:000\$000 por parte do Governo. E não foi êste o único benefício que dela resultou.

Em conclusão, o muito que se despendeu foi no traço forçado da estrada e não nas obras das estações e pontes, nas quais a novidade de forma e de gôsto tem sido confundida com o desperdício de luxo de construção.

Para exemplo desta asserção, basta citar o chafariz da Carioca, na Côrte, construído no tempo de salários de 400 rs, que estando longe de ser citado como modelo de elegância, custou entretanto mais do duplo da ponte de Entre Rios, que tem sido por muitos apontada como obra de grande luxo. Se nas construções particulares, as Municipalidades têm o dever de intervir, para que se não executem obras fora das proporções e regras de arquitetura, nas edificações públicas, quer por companhias, quer pelo Governo, há ainda mais rigorosa obrigação de não pôr à margem êstes princípios de progresso e civilização, apresentando construções do custo e aspecto do citado chafariz.

É portanto, Sr. Presidente, uma injustiça atribuir-se a êrro de concepção a êrro de execução, não só a idéia de fazer uma estrada de rodagem nas margens do Paraíba ao interior de Minas...

*O Sr. Andrade Figueira — Dá um aparte.*

O SR. FERREIRA LAGE — ... como a de executar a estrada do Paraíba para Petrópolis, obedecendo a Companhia, nesta parte, a necessidade que não criou e que teve de satisfazer por obediência aos interesses gerais e às solicitações do Governo.

Antes de concluir a 1.<sup>a</sup> secção, até Pedro do Rio, conhecendo a Companhia a grande soma que teria de custar a estrada até Entre Rios, pelo que ia dependendo nessa secção, e as grandes dificuldades pela serra do Taquaril, pelo vale do Piabanha até ganhar o do Paraíba, propôs a conveniência de modificar-se o contrato, reduzindo-se tôda a estrada a uma via singela, de trilhos de ferro, com carros puxados por animais. Isto, reduzindo extraordinariamente a largura do leito, daria em resultado muito menor despesa por cada légua, mas não foi a Companhia atendida, por

declarar o Govêrno que o que se tinha em vista, no contrato feito com a Província do Rio de Janeiro, era a execução de uma estrada de trânsito livre para carros e carruagens, sujeito sòmente ao pagamento de taxas e barreiras.

Seja como fôr, a Companhia teve um prejuízo de três mil e tantos contos, e depois da encampação ainda tem despendido mil e tantos contos na construção de ramais e na criação da Escola Agrícola, colônias, etc.

Se o que tenho dito não fôr bastante para que o nobre deputado pelo 4.<sup>o</sup> distrito, reforme seu juízo sôbre a União e Indústria, pois S. Excia. sabe que muito o respeito e considero e que desejaria sempre achar-me de acôrdo com a sua ilustrada opinião, todavia creio haver dito quanto é suficiente para que ao menos modifique o seu modo de apreciar esta Emprêsa, que já deu o seu cacho, e lhe lance uma absolvição eterna.

O Sr. *Andrade Figueira* — Isto não, que não sou sacerdote.

O SR. FERREIRA LAGE — Convencido como estou de que o juízo do nobre deputado e de outros que têm feito acusações a essa Emprêsa e à sua administração, ao menos em parte será reformado, espero não voltar mais a esta questão, sôbre a qual desejo que esta seja a última palavra para arredar as censuras que foram irrogadas ao seu iniciador, à sua diretoria, e aos que foram antes vitimados do que beneficiados.

Ponho têrmo a esta longa exposição, fazendo os mais ardentes votos para que a medida proposta pelo Govêrno Imperial seja aceita nesta casa e na outra, a tempo do Govêrno poder habilitar-se com os meios indispensáveis para a mais pronta execução das obras, para que a Estrada de Ferro de D. Pedro II, o pensamento da Lei de 1852, se torne (embora depois de longos 18 anos de esperança) uma realidade para a minha terra natal, a briosa Província de Minas Gerais.

Tenho concluído. (*Muito bem*).

Dada a ordem do dia, levanta-se a sessão às seis horas e meia da tarde.

## SENADO DO IMPÉRIO

SESSÃO EM 25 DE SETEMBRO DE 1870

Entrou em 2.<sup>a</sup> discussão o art. 1.<sup>o</sup> da proposta do Poder Executivo, autorizando o Govêrno para contrair um empréstimo de 35.000:000\$000, para a continuação das obras da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

O SR. SOUZA FRANCO — Esta questão é tão importante a todos os respeito, que, não obstante o meu estado de saúde não me permitir largas discussões, irei fazer sobre ela as breves reflexões que puder.

Ainda há poucos dias votaram as Câmaras 95.800:000\$000 de impostos para as despesas do Estado, 95.800:000\$000 que é a maior parte dos lucros líquidos que ficam dos produtos do ano aos habitantes do Império. Quando eu tiver tempo hei de procurar demonstrar com cálculos aproximados em quanto é possível avaliar a renda de todo o Império, e em quanto pode avaliar-se a líquida dos gastos de produção, para daí tirar a conclusão de que os impostos são excessivamente pesados, que tiram a cada um dos contribuintes soma excessiva e àqueles (e são muitíssimos) que não têm sobras, parte do necessário à vida.

Votou-se 95.800:000\$000 de impostos e já hoje vem-se pedir ao Senado autorização para um empréstimo, cuja quantia designada é 35.000:000\$000, mas que para havê-la há de ir muito além. E se a 2ª parte do projeto fôr adotada, e a autorização usada, irá o pedido a 70, a 80, não sabemos a quantos mil contos de réis.

Não é dinheiro tirado imediatamente à bolsa do contribuinte, dir-se-á, é um empréstimo. Os empréstimos, senhores, pesam muito mais a certos respeito do que os impostos; os empréstimos trazem condições às vezes tão desfavoráveis, que a opinião dos economistas e financeiros é hoje que se não deve recorrer a eles senão em grave necessidade: não se deve recorrer a eles senão para despesas extraordinárias.

Eu não pensava que no fim da sessão deste ano, no fim da segunda prorrogação, ainda tivéssemos de discutir tão importante questão; não podia preparar-me para ela; não estou preparado; não fiz esse estudo mais coordenado que de ordinário fazemos, quando qualquer questão importante se dá para a discussão. Não posso ocultar que conheço um pouco a questão, de outro modo não ousaria falar nela; tenho esses estudos a que me dão ocasião os trabalhos da secção do Conselho do Estado, e aqueles outros que tem todo o brasileiro, principalmente em elevada posição política, pela necessidade de estar ao corrente das principais questões que interessam ao País.

E' o empréstimo para uma obra necessária, de resultados produtivos, uma estrada de ferro; e, senhores, estradas de ferro em prolongamento da estrada de D. Pedro II para a Província de Minas Gerais, Província industrial, Província trabalhadora, Província que, se eu sou amigo de todos, (principalmente, está entendido, que da minha Província natal) se as minhas simpatias são

por todo o Brasil, não devo ocultar que as tenho especiais pela Província de Minas Gerais, a que devo finezas. Sou, assim, em tôdas as ocasiões, um dos propugnadores de todos os interesses que possam tocar à Província de Minas Gerais.

Não há, portanto, dúvida nenhuma de que eu encararia a questão muito favoravelmente se se não dessem essas circunstâncias : 1º de vir-se tratar dela no fim da sessão das Câmaras, quando não é possível estudos sérios, discussão aprofundada sobre matérias tão importantes ; 2º de se pedir quantia tão considerável, e se pedir, até não se ocultando que não se tem conhecimento suficiente da obra a que se diz destinada.

Eu tinha o dever restrito de ser um dos primeiros a tomar a palavra nesta questão, por isso que, como membro da Comissão, assinei divergente dos meus honrados colegas. Não havendo tempo para um parecer em separado, e não querendo eu que o relator da Comissão pudesse supor que havia da minha parte pouca vontade de deixar discutir esta questão, não retive o parecer em minha mão, e o assinei, apenas, lido, com a declaração de «contra por inoportuno», isto é, contra o empréstimo por inoportuno.

Se eu redigisse parecer em separado, de certo que haveria de contestar muitas das proposições que se lêem no da Comissão, muitas proposições que em minha opinião são contrárias aos princípios, contrárias aos fatos ; haveria, sobretudo, de evitar com tôdas as minhas forças participação nas palavras do parecer, em que o meu honrado colega e amigo, relator, dizia: «Não hesite o Senado: vote».

Eu entendo que as comissões não são escolhidas para exortar as Câmaras a que adotem o pensamento da comissão e do membro que redige o parecer. São escolhidas as comissões para estudarem a matéria, e exporem as razões que há pró e contra os projetos a seu estudo, nunca para concluir. «Não hesite o Senado nesta questão».

Perdoe-me o meu honrado colega, não era conselho que lhe pedia o Senado : eram reflexões, eram argumentos, eram os fatos necessários, para poder dar um voto e um voto com hesitação ou reflexão porque trata-se de questão muito importante ; trata-se do dispêndio de avultada soma dos dinheiros públicos : trata-se de converter de novo o Estado ou o Tesouro em empresários de obras, chamando a si tôdas as estradas de ferro do Império. Trata-se, portanto, de um principio repellido ou muito pouco admitido em nosso País, porque tôdas as leis mandam arrematar as obras, todos os principios aconselham que, quando o capital particular quer empregar-se nestes serviços, venha o capital

particular substituir o público ; venha o capital particular com a atividade particular, o maior interesse do particular. Quando se tem somas tão consideráveis de capitais estrangeiros empregadas nas obras, e ao serviço do País, é, sobretudo em ocasiões como a atual, êrro econômico e mais desastroso aconselhar que o Estado compre essas estradas.

Mas esta questão não é pròpriamente do artigo de que se trata; eu poderia discuti-la largamente, porque no 1º artigo se lança vistas gerais sôbre todos os outros, por isso que a aprovação do 1º ou a sua nulificação, decidem da dos outros. Eu deixo, porém esta matéria para o artigo competente, mesmo para ter então ocasião ainda de fazer algumas breves reflexões, que venham muito ao caso. Vou, portanto, começar a sustentar a procedência de minha contrariedade por inoportunidade.

E' inoportuno o projeto de empréstimo, em razão das coisas e das pessoas. Começarei pela inoportunidade em razão das pessoas, porque as pessoas estão sempre em primeiro lugar antes das coisas e merecem a primeira menção, e referindo-me aos ministros principalmente, merecem os meus respeitos. Eu penso inoportuno, e mais ainda do que inoportuno, ocupar-se o Senado com um projeto apresentado por um Ministério, e que vai ser executado por um ministro que nos deixa ver que não está ainda bem informado da matéria. A confirmação vou fazê-la com as próprias palavras do nobre ministro.

A questão do prolongamento tem, como principal base, o conhecimento do lugar donde parte a estrada prolongada, do em que ela vai terminar e dos traços que vai percorrer. Quem não saiba de onde há de começar o prolongamento, quem não saiba onde êle vai terminar, quem não saiba o traço que deve ter a estrada, não sabe nem a sua extensão, nem as dificuldades que há de encontrar na construção, dependentes da passagem por terrenos planos, pouco acidentados, ou da passagem por terrenos acidentados, montanhosos, em que a construção é mais difícil e muito dispendiosa.

Aqui temos à vista uma diferença que marca até que ponto o traço de uma estrada de ferro pode, em razão de maior custo, dar ocasião a questões. A estrada de D. Pedro II em seu comêço teve de encontrar alta montanha ; disputou-se muito tempo por onde é que se devia subir ; até na ocasião em que as obras estavam começadas, ainda se dizia: «Não por onde vai, mas pelo morro Azul» e o Senado ouviu longos discursos sôbre esta questão. Assim se disputa agora sôbre a passagem da serra da Mantiqueira.

Aí está êsse curto ramal da Estrada de Ferro de D. Pedro II para a cidade de Valença, demonstrando o que custa ainda um curto ramal, quando acontece ter de passar por terrenos acidentados, montanhosos. Teve demora em seu comêço por ser orçado em soma avultada, e só ultimamente é que se vai construindo com vantagem e vencendo dificuldades.

Dizia o Sr. Ministro, perante a Câmara dos Deputados : «Reconheço que na espécie o ponto de partida é um pouco arbitrário, porque o Governo pode escolher qualquer na parte da estrada já construída ; mas atenda-se que o verdadeiro ponto de partida já está fixado : é a Côrte.

Prossiga a estrada para seu destino do Pirai, de Entre Rios ou do Pôrto Novo do Cunha, pelo vale do Pomba, do Paraibuna ou do Pirapetinga, é questão secundária ; o essencial é que ela prossiga. (Muitos apoiados)».

Ora, senhores, como é que um Ministro de Estado, encarregado do dever de informar a Câmara sôbre os pormenores de uma proposta que apresenta, de a justificar, e sendo a justificação necessária para mostrar a facilidade ou dificuldade da construção, sua maior ou menor despesa, assim como a extensão do traço, seus declives e curvas, e por consequente as facilidades ou embaraços ao tráfego, o que tudo depende do ponto de partida, de terminação e do traço, como é que o nobre ministro vem dizer : «Tanto importa que parta do Pirai, de Entre Rios ou do Pôrto Novo do Cunha !». Tanto importa a mim, por exemplo, que queira ir daqui ao Botafogo, seguir o caminho direito que sigo todos os dias, ou ir de volta pela Tijuca !

Ainda mais : tratando-se da construção da estrada, o nobre ministro encontrou como que opposição na pessoa que tem de dirigir esta construção ; daí tiro um argumento para a inoportunidade em razão das pessoas. Se o nobre ministro não está bastante instruído, nem do ponto de partida, nem do ponto de terminação ; se além disto, ainda tem grande dúvida sôbre a qualidade da estrada ; se quando êle disse que a estrada devia ser pelo sistema moderno barato, encontrou da parte de seu agente, que há de ser o construtor da estrada, que há de dirigir a construção, opposição a êste pensamento, pergunto eu : não tenho razão de achar inoportuno o empréstimo para uma obra a qual um ministro que a vai determinar não conhece, a qual o agente que a vai executar não a entende fazer do mesmo modo que quer o nobre ministro ?

E' inoportuno, sem dúvida alguma, votar-se somas tão consideráveis para abrir uma estrada em ocasião em que está no Ministério um Sr. Ministro que nem decidiu ainda de onde há de

fazê-la partir, e onde há de fazê-la terminar; que tem por agente que há de fazer executar a estrada, agente, não sei se diga vitalício, agente inamovível, sem dúvida, quem lhe diz: «Não há de ser como S. Excia., entende, há de ser como eu entendo». Ora, que o nobre ministro disse-o, eu vou ler no seu discurso de 25 de agosto, na Câmara dos Deputados. S. Excia. disse: (Lê) «Entendo que apesar do honrado diretor da Estrada ter a opinião de que o prolongamento deve ser todo nas mesmas condições atuais...

O SR. FERREIRA LAGE — Assim penso: uma estrada de ferro da 2.<sup>a</sup> ou 3.<sup>a</sup> classe».

Era como que anuência do diretor inamovível às palavras do Sr. Ministro, anuência que deveria ser muito agradável a Sua Excelência porque vinha de uma autoridade irresistível, mas, vamos ver como esta aparente concordância desapareceu logo: (Continua ler) «... quando a estrada passar além da zona do café, deixando os distritos mais populosos, donde naturalmente virá maior volume de produtos, poderá entrar em condições mais modestas de construção, tomando para tipo algumas da Europa onde grandes melhoramentos se têm ensaiado, com sistema de trilhos unidos, e a locomotiva de Fairlis, que vence grandes declives e fortes curvas.

A diferença de custo das obras é imensa». (*Há um aparte*).

«O Sr. Ministro da Agricultura — Não serve só para ramais».

A julgar pelas palavras adiante exprimidas pelo diretor inamovível da Estrada de D. Pedro II, vê-se que o aparte «serve só para ramais» foi de S. Excia. o Sr. Diretor inamovível das estradas de ferro. Este aparte é importantíssimo, porque êle revela a divergência entre o diretor inamovível, e S. Excia. o Sr. Ministro de Estado, amovível, divergência que provavelmente há de dar de si alguma crise.

Esta questão é importantíssima: e tenho de me opor às palavras do nobre ministro, quando diz que, deixando as zonas dos cafêzais, convirá sistema mais barato, porque não posso deixar de notar que S. Excia. deixasse essa limitação em um vago, quando «passar as zonas dos cafêzais». Não vê S. Excia. que pode ser assim levado a estender a estrada nas mesmas condições de construção caríssima até um ponto interminado, porque tudo será «zona de cafêzais» para o seu diretor inamovível? «Não compreendeu S. Excia. que há nesta questão pontos dignos de determinação sua, fixada e inabalável; pontos sobre os quais S. Excia. deveria dizer: «de tal parte deve começar a estrada a ser de construção diversa, de construção barata?».

Eu não quero tomar tempo do Senado; se o pretendesse, poderia gastar horas, discutindo esta questão de novo sistema de

estradas que se admitiu na Europa, suas vantagens, e a economia que trás : poderia fazer dêste objeto uma importante parte do meu discurso.

Fica porém, para outra ocasião ; direi apenas a êste respeito a S. Excia. o Sr. Ministro da Agricultura que é exatamente do ponto donde começa o prolongamento que deve partir também uma estrada de dimensões diversas.

S. Excia. sabe que o inconveniente das alterações nos trilhos, nas locomotivas e nos carros, está na baldeação das cargas que trás consigo. Onde é pois que se deve fazer essa baldeação ? Lá muito no interior ? Não : convém que comece onde se prolongue a estrada para evitar as grandes despesas de construção e custeio, e também porque o novo sistema a adotar pode dar vazão às grandes cargas.

Esta questão dos inconvenientes da baldeação é tal que me poderia dar para horas, porque é preciso pesar êsses inconvenientes e ao mesmo tempo as vantagens do outro sistema. S. Excia., que falou no sistema Fairlis, o inventor das nossas locomotivas, e há de ter noticias, ao menos suficientemente circunstanciadas, dos fatos a que deu lugar essa mudança de sistema ; há de saber que na Rússia, estando começada e em andamento uma estrada de ferro de primeira classe, já com muitos quilômetros construídos, o novo invento sorriu tanto ao govêrno daquelle Império, pareceu-lhe que havia tanta vantagem nêle, que mandou arrancar os trilhos e adotar desde o princípio da estrada o sistema moderno, perdendo assim capitais, porque com sua prática dos negócios êle compreendeu que esta perda era de ocasião e insignificante, comparada com a muito menor despesa que faria com a construção e custeio da estrada segundo sistema moderno de bitola reduzida, trilhos mais leves, e assim o trem rodante.

S. Excia. insista naquella sua opinião, porque não só há diminuição de despesa na construção, como grande diminuição de despesa no custeio e grande vantagem para as diversas localidades, no sistema moderno de muito maior número de carros de condução de cargas, sendo êles menores, do que resulta que cada povoação ou estação pode ter carros sem dependência dos que passam com velocidade, parando por momentos e não dando tempo para receber tôdas as cargas.

Ainda outra vantagem : os carros grandes são demasiado pesados, estragam os trilhos, mesmo quando vêm quase vazios, porque o seu pêso próprio é muito grande em razão do tamanho e da construção.

O sistema moderno, em que se poupam dois quintos da despesa, é um grande melhoramento; S. Excia. tem razão de sobra para

emitir sua opinião contrária à de seu diretor inamovível: mas tem pesar de acreditar que, se quiser sustentá-la na execução, há de ficar vencido; há de se preferir fazer uma grande estrada, estrada de 1ª classe, com magníficas pontes, quase as que me dizem que embelezam a estrada da União e Indústria...

O Sr. *Presidente* — V. Excia. dá licença que o interrompa. Convido a deputação que tem de levar a sanção imperial dois decretos da Assembléia Geral, para que se dirija ao seu destino, porque são horas. V. Excia. pode continuar.

O SR. SOUSA FRANCO — S. Excia. repito, terá razão para sustentar contra seu diretor inamovível a necessidade de recorrer às construções baratas do novo sistema.

Mas eu tinha ido adiante, quando fui interrompido. Dizia eu que uma estrada de ferro de 1ª classe, com essas magníficas pontes que embelezam a passagem de Petrópolis ao Juiz de Fora ou Paraibuna, pontes que ainda não tive o prazer de ver, apesar de que a estrada de rodagem da União e Indústria não teve protetor mais decidido do que eu, durante o tempo em que entendi que havia desejos de prestar serviço à Província do Rio de Janeiro, e passar a prestá-lo à Província de Minas. Mas desde que me persuadi que além do desejo de prestar serviços havia disposições para especulação, retirei-lhe o meu franco apoio.

Uma estrada de 1ª ordem, com seus pesados trilhos, lançados em ermos, ou distritos mal povoados e menos cultivados, constituem despesa mal pensada, desvio das boas práticas que aconselham a adoção dos novos inventos. Se os nossos mestres já as abandonam e lhes preferem, mesmo nos centros populosos, as estradas de bitola estreita e trilhos leves, como admitir entre nós, empobrecidos, êsses monumentos de arte, essas estradas da primitiva, altamente dispendiosas, que não darão renda nos distritos longínquos, pouco povoados, e de rara cultura, para que as propõem o diretor das estradas de D. Pedro II e da União Indústria?

Essas pontes monumentais, êsses trilhos de pêso mais do que dobrado, que precisam para assento base muito mais larga e sólida, e por consequência maior despesa fazem gastar muitos mais milhares de contos de réis. Mas que chuva de ouro não irá fertilizar as zonas percorridas pela estrada! Que lisonjeira esperança, que ricas colheitas, não se antolham aos promotores das obras!

Senhores, eu volto muito de passagem à comparação das despesas entre as estradas do sistema moderno, e também do seu custeio, e as despesas das do sistema antigo. Os 26.000:000\$000 que se querem votar para a estrada, desde o seu prolongamento até Macaúba, no rio das Velhas, podiam ser muito reduzidos

porque nas estradas de ferro pelo sistema moderno, em lugar do padrão mais geral de 4,5 pés de largura entre os trilhos, poderia preferir-se o de 3, a 3,5 pés; em vez do trabalho de consolidar, tornar mais sólida uma zona de 8 a 10 pés de largura reduzido este trabalho somente a 4 1/2 ou 6 pés, traria grande redução na despesa. «Na Inglaterra, depois de muitos esforços, depois do dispêndio de muitas somas, dizia o Times (fôlha que procura a estrita verdade): descobriu-se o meio de tornar as estradas de ferro remuneradoras dos capitais empregados, adotando o novo sistema de estradas de 3 a 3,5 pés de bitola, com os acessórios reduzidos, melhoramento que vai sendo adotado em as novas construções e que a Suécia e Alemanha e a Rússia vão imitando».

Ora, se em lugar dos 26.000:000\$000 que se pede e se dispõe para esta obra, fôr ela feita pelo sistema moderno, gastar-se-ão 15.600:000\$000, poupar-se-ão 10.400:000\$000. E ao nosso Tesouro, que está muito pouco fornecido, ao nosso País empobrecido, a um tesouro pobre de um país tão pobre como êle, 10.400:000\$000 poupados só na construção, já é alguma coisa; não é soma para desprezar. No custeio também se poupam 2/5 ou coisa que o valha; veja o nobre ministro que consideráveis somas não serão poupadas, sustentando S. Excia. a sua preferência pelo sistema moderno, porém a começar do ponto de partida do prolongamento.

Assim, pois, se não fôsse o desejo de não contribuir para a queda mais próxima do nobre ministro, eu lhe aconselharia que sustentasse com tôdas as forças, a adoção do sistema moderno do ponto em que o prolongamento vai partir, contra o pronunciamento, ou a ordem, permita-me dizê-lo do poderoso diretor inamovível, que quer a continuação do sistema antigo com suas despesas excessivas.

Eu dizia que começava por explicar a inoportunidade dêste crédito em razão das pessoas. Peço permissão para expressar ainda mais uma vez minha opinião de que considero tão ominoso, tão fatal ao Império, o Ministério atual e a sua política, que seria admiração que eu, que o considero mal inspirado ainda nos atos de pequena importância, não o considerasse da mesma forma para lhe confiar soma tão considerável de dinheiro, pô-la à sua disposição para êle a gastar como entender.

Logo é inoportuno o projeto em razão das pessoas; o Ministério atual é o menos próprio para encarregar-se de uma obra que precisa ser dirigida com muita economia.

Sustento, portanto, a minha opinião da inoportunidade a respeito de pessoas. Deus nos defenda de votar soma tão avultada para o prolongamento de uma estrada a cargo e direção de um

Ministério tão desbaratador dos dinheiros públicos! E principalmente quando o nobre Ministro da Agricultura, a respeito do qual não me pronuncio particularmente, porque ainda não tenho juízo bastante seguro, e, se o tenho, é algum tanto favorável a S. Excia. quando este alto funcionário público começa por declarar que não sabe donde há de partir a estrada, não sabe o traço que há de ter, não tem escolhido sistema de construção, e o diz com uma franqueza que em outros casos seria digna de elogios.

Assim também diz: «Votai a soma: depois o Ministério decidirá donde há de partir a estrada, onde há de terminar, que traço há de seguir, que plano de construção se há de adotar». É caso de evocar da campa os nomes dêsses ilustrados brasileiros, que tanto a peito tomaram sempre proteger os cofres públicos contra tais desbaratos; que fizeram passar em lei que nenhuma obra pública se devesse executar sem orçamento, sem planta, orçamento e planta, as quais eram presentes ao corpo legislativo. Interessa à nação este conhecimento prévio das obras por duplo motivo: 1.<sup>o</sup> para que as obras saiam bem feitas, e tais que sirvam ao fim para que são destinadas; 2.<sup>o</sup> para que os dinheiros dos contribuintes não sejam despendidos sem conta, pêso nem medida. E digo sem pêso, porque está me parecendo, ou antes é exato, que a soma que se virá a gastar será tão excessiva que não se poderá contar; é preciso pesá-la, reduzida a ouro.

Este grande cuidado a respeito de obras públicas felizmente não ficou limitado aos nossos antepassados. Honra a êles que o iniciaram e sustentaram; mas honra àqueles que posteriormente ainda o sustentam, porque é de lei de recente data que para obras públicas não se abre crédito. E o que quer dizer isto? Quer dizer que obras públicas não ficam à vontade do Ministério; êle não as pode mandar fazer sem apresentar antes orçamento e planta, e, começadas, não pode aumentar o votado por meio de abertura de créditos.

Daqui concluo que o corpo legislativo quer sempre ser ouvido, dar a última palavra, quando se trata de obras, e com maioria de razão de obras tão importantes, de estradas que podem aproveitar às Províncias, mas que também podem ser perdidas até certo ponto pela má direção que se lhes dê, partindo de lugar inconveniente, passando por lugares aproveitáveis, indo terminar, por interesse de algum potentado, em lugar em que não sejam tão favoráveis ao incremento que desta deve vir à navegação do rio das Velhas, afluente do S. Francisco, e por consequência também à deste e de outros seus afluentes.

Como é, pois, que tratando-se de dispêndio tão considerável em uma obra de tanta importância, diz-nos o Sr. Ministro:

«Dai-me o empréstimo; não tendes de saber donde parte a estrada, qual o seu traço, onde vai terminar»?

Eu ficaria admirado com este procedimento do Ministério se não fôsse êle a repetição de todos os seus pensamentos, visando sempre a ditadura.

«Dai-me poderes, dai-me dinheiro, o mais eu o farei». Tem-se de fazer uma operação de crédito? «Não me pergunteis como ela há de ser feita, e quando o será?» Não temos, pois, de discutir as conveniências de diferentes operações de crédito, isto pertence ao ministério poderoso, o omnisciente, que está em plena ditadura!

Eu não me estenderei mais nestas reflexões, porque me faltaria tempo para as muitas que me ocorrem. A matéria é tão vasta que se não fôsse tão fraco o órgão que o Senado ouve, poderia ocupar com ela quem sabe quantas horas ou quantas sessões mesmo? e isto sem divagação, sem sair da matéria, discutindo-a nas muitas partes que ela presta à luminosa discussão por aquêles que lha pudessem dar. Passo, portanto, da inoportunidade a respeito de pessoas para a inoportunidade do empréstimo; irei depois a essa vasta questão dos melhoramentos a fazer para aproveitar as águas do rio S. Francisco.

Diz-se «vamos quanto antes ao rio São Francisco (creio que foi o nobre ministro que disse) não importa donde se parta; a questão é chegar a êle quanto antes». Senhores, trata-se de trabalhos que creio, segundo li na exposição justificativa da proposta, hão de levar oito anos; a questão portanto, não é chegar quanto antes ao rio S. Francisco, é de ter nas mãos o dinheiro com que havemos de lá ir, porque se a questão fôsse lá chegar, bastava chegar, votar, por exemplo, um oitavo (porque são oito anos) ou quando muito 2/8 do dinheiro para dois anos, e deixar-se a votação do restante para quando venha a ser preciso. Mas o que se quer não é chegar ao termo da estrada, é chegar ao recebimento do dinheiro.

O *Sr. Silveira da Mota* — Querem já dinheiro para daqui a oito anos?

O *Sr. Ministro da Marinha* — Tem medo que o Ministério chegue até lá?

O *Sr. Silveira da Mota* — Tenho conhecimento que não chega.

O *Sr. Sousa Franco* — O aparte me serve; sinto que se me não dê mais alguns. E' exatamente, porque o Ministério actual não chegará até lá que êle quer mais depressa o dinheiro todo (risadas). Não digo que o queira para si...

O *Sr. Silveira da Mota* — «Va sans dire».

O SR. SOUSA FRANCO — ... quer para ter êste meio de govêrno, que serve para tanta coisa, que aplanar tantas dificuldades e que no fim de uma sessão é de tão grande auxílio às prorrogações! Dizia um autor que li muitas vêzes por ser mestre de lógica a mais aperfeiçoada possível, Bentham: «a primeira coisa é fazer bem o ato, a segunda é fazê-lo depressa». Enquanto não se tem os dados para a perfeição do ato, a pressa o estraga. Bem depressa quis Napoleão III chegar a Berlim mas sua demasiada pressa, despreparada, trás os prussianos às portas de Paris! De Paris, que digo com tôdas as veras do meu coração, desejo não seja tomada. Não paguem os franceses, não pague essa briosa França, essa Capital, berço das ciências e foco da liberdade, os erros de seu govêrno! (*Apoiados*).

S. Excia. inverte os têrmos de Bentham; fazer depressa embora se faça mal. Não é êste o dever do ministro; seu dever é preparar todos os estudos para a estrada e desde que os tiver todos prontos, fazê-la depressa. Ora, a pressa neste caso não encurta os oito anos, e eu não objeto a que se comece o prolongamento quanto antes.

Vamos ao empréstimo, vamos, como dizia, ao exame em razão das coisas, já não em razão das pessoas. Quer-se ficar autorizado para fazer um empréstimo de 35.000:000\$000, há autorização para um crédito indefinido, que é para a compra das estradas de ferro de Pernambuco, da Bahia e de S. Paulo.

Há assim autorização para quantia indefinida que se pode ir muito além dos 35.000:000\$000, e então não acredita ninguém que se trata só da bagatela de 35.000:000\$000. Digo bagatela porque quando se trata de 60, 70, 80, quem sabe quantos mil contos mais, aquela quantia fica sendo uma verdadeira bagatela, e é ela que querem que acreditemos ser a que se nos pede que não hesitemos em votá-la. Vote o Senado quanto antes, vote sem conhecimento do emprêgo que vai ter. São 70.000:000\$000, são 80.000:000\$000 são... não sabemos quantos mais mil contos, porque o Govêrno fica também autorizado para haver dinheiro para resgatar, ou por outras palavras, para comprar a estrada de ferro de S. Paulo, a da Bahia, a de Pernambuco, que tôdas três juntas elevam a soma considerável a quantia pedida, embora o Govêrno já tenha alguma quota como acionista da de Pernambuco e da Bahia.

Ora e muito de passagem perguntarei: Espera o Govêrno comprar barato estas estradas? Espero que os possuidores de ações dessas estradas, os seus proprietários, as vendam com muito sacrifício? Seria na aparência lucroso para o Império, mas seria desanimar a vinda de capitais para serem empregados no País. A perda para uns, escarmentaria a muitos.

Pensa o Govêrno comprar caro essas estradas? Seriam somas consideráveis despendidas por um tesouro que as não tem, ou lançadas sôbre as gerações futuras; mas ainda aí não está tôda a questão: essas somas haviam de se retirar do País, sendo outros tantos capitais perdidos para as nossas indústrias. Eu não sei como é que esta idéia não assombra aquêles que nos falam todos os dias na necessidade de chamar para o País capitais estrangeiros.

Mas eu estou me afastando do ponto em que estava, a que volto, o empréstimo da proposta do Govêrno.

Os 35.000:000\$000, o Govêrno há de querer obtê-los inteiros, isto é, há de querer contratar um empréstimo que lhe dê dentro do País 35.000:000\$000 para os gastar na estrada. Para obter 35.000:000\$000 ao par do câmbio, que é como se faz o cálculo, seria preciso contratar 3.937.790 £, desprezadas as frações. Isto é ao par, mas para obter por empréstimo, em Londres, 3.937.790 £., é preciso que o Tesouro se obrigue por um número de libras muito maior, que, segundo a taxa do empréstimo, possa dar as 3.937.790 £. E então o empréstimo, sendo a 80%, a obrigação do Tesouro será de 4.922.220 £. Isto é, se a taxa do empréstimo, incluídas as despesas, fôr de 80%.

Nós, porém, que vimos que o último empréstimo, em circunstâncias de certo mais favoráveis na Europa, mas muito mais desfavoráveis entre nós, nós que vimos que êsse empréstimo, que, se por um lado tinha de ser empregado em uma guerra externa, o que tornava improdutivos os capitais, por outro estávamos muito menos endividados, e não entrarei em certos pormenores, porque doer-me-ia contribuir com argumentos meus para um empréstimo menos favorável, ficou a 70 % ou um pouco menos, temos receio de que êste não se obtenha a mais de 75%.

Se o empréstimo, com despesas, fôr a 75 serão precisas £ 5.250.380, e êstes 5.250.380 ao câmbio de 20 ou 12\$ por £ vão a 63.004:560\$000, da nossa moeda. Mas tomando o têrmo médio, possível, porém duvido que provável, de 10\$000 cada libra esterlina e empréstimo será de 52.503:800\$000 em moeda do Império.

Pode parecer a alguém que obtendo nós essas 3.937.790 £ as poderemos passar para o Brasil, com vantagem tal, em consequência do câmbio, que venham representar aqui muito mais do que os 35.000:000\$000. Assim aconteceu em pequena fração com o empréstimo feito para a estrada de D. Pedro II em 1858: parte dos fundos obtidos em Londres foram retirados para o Brasil por meio de saques daqui com alguma vantagem para a estrada de ferro, que fêz uma percentagenzita menos má.

Porém ficará iludido quem esperar que, estando a 10 ou a 12\$ a £, em moeda do Brasil e no Brasil ao tempo em que se tratasse

de contrair o empréstimo, a passagem de Londres, da Europa para cá, das 3.937.790 £, que figuramos ser o produto do empréstimo, nos daria no Brasil 39.377:900\$000 em moeda circulante, papel, na hipótese do câmbio a 24 e £ a 10\$000, ou 47.253:480\$000, na hipótese do câmbio a 20, e £ a 12\$000.

Êstes câmbios baixos, favoráveis à passagem de fundos da Europa para o Brasil e pelo contrário desfavoráveis à retirada de fundos do Brasil para a Europa, não se sustentariam desde que corresse a notícia da realização do empréstimo, e necessidade de lhe passar para o Império os fundos. O preço da £ baixaria nesta praça na hipótese de o Tesouro decidir-se a importá-las em ouro, em razão da maior oferta a venda.

Se o Tesouro recorresse aos saques, como é costume, a oferta dêstes em grande soma, superior à procura, daria baixa ao preço dos saques, isto é, faria elevar o câmbio, vendendo o Tesouro as suas £, a entregar em Londres, por 9\$000 e talvez ao par.

Assim o produto das 3.937.790 £ se reduziria ao correspondente ao câmbio par, ou cerca dêle : os 35.000:000\$000 tê-los-ia o Tesouro em moeda brasileira, no mesmo algarismo da proposta ou cerca dêle.

Teriam êstes 35.000:000\$000 maior valor real em consequência da subida do câmbio e consequente melhoramento do valor da moeda papel. Sim, porém por tempo não longo. Desde que se esgotasse o fundo metálico sôbre que se sacava para Londres, não oferecendo o Tesouro mais saques, equilibrados com a procura, far-nos-ia voltar à época anterior e preponderarem as causas que têm feito baixar o câmbio, causas já aumentadas com os novos encargos da dívida exterior. Os 35.000:000\$000, já convertidos em papel, viriam a ter o valor do seu algarismo primitivo e segundo o câmbio já em baixa.

Demais, os homens experientes nesta matéria sabem que quando se obtem 3.939.000 £ por empréstimo em Londres, não ficam tôdas disponíveis para serem importadas para o Império, ou para sôbre elas o Tesouro sacar, ainda mesmo que se tenha calculado com tôdas as despesas, comissões etc. Devo aproveitar a ocasião de fazer justiça ao atual ministro brasileiro em Londres, de quem eu me persuado que, se o empréstimo lhe fôr incumbido, o procurará fazer com o seu costumado zelo pelos negócios públicos; deve-se contar muito com a sua reconhecida probidade.

E', porém, esta uma comissão muito lucrosa para que não haja logo muito quem a queira ir exercer contratando o empréstimo. Quem sabe se o poderoso diretor não será julgado o mais próprio para também ir contratar o empréstimo? Mas eu ia dizendo que parte do produto do empréstimo fica disponível em Londres para

despesas, o que diminui o fundo sacável, e, pois, a maior alta do câmbio e esperanças desta vantagem.

E ainda outra observação: parece que o nobre ministro ainda não assentou bem em que se há de gastar tanto dinheiro. Realizado o empréstimo, por exemplo, no princípio do ano que vem, os 35.000:000\$000 estarão à disposição do Tesouro. Não o ficam logo no todo: nunca os empréstimos se fazem com as entradas imediatas, mas a quatro, seis meses ou pouco mais, conforme as condições e durante o ano que vem, 35.000:000\$000 estarão à disposição do Ministério.

S. Excia. realmente não pode pensar em os gastar todos, e logo. A estrada da Barra Mansa, que se diz que não precisa senão de 1.000:000\$00, já não tem de gastar nesse prazo que tem ainda de durar as obras, senão pequena quantia. A conclusão da construção da quarta secção da Estrada de D. Pedro II, de Entre Rios a Pôrto Novo do Cunha e Cachoeira, também não é muito o que tem de gastar.

A que deve ir até o rio das Velhas, seja qual fôr o poder miraculoso do inamovível diretor, êle mesmo o diz em um dos documentos e o Sr. Ministro na exposição sôbre a proposta de empréstimo, que levará oito anos a construir-se. Não precisa, pois, no primeiro, senão a oitava parte do empréstimo, ou alguma coisa mais por causa de encomendas, dos 26.000:000\$000 que lhe são destinados.

Restará soma considerável, que S. Excia. o Sr. Ministro nem ainda pensou em que se há de empregar; não lhe dê cuidado, que o nobre Ministro da Fazenda já sabe em que a tem de empregar. Êste empréstimo pode tornar verdadeiras as palavras «temos saldos, o Tesouro não precisa empréstimo estrangeiro, e nem interno», palavras que se traduzem nestas outras: «eu, Ministro da Fazenda, não preciso para o Tesouro de empréstimo estrangeiro, porque o Ministro da Agricultura manda pela sua repartição fazer um empréstimo, que é principalmente para a Fazenda, a qual tem muito em que empregar, provisoriamente, êsse dinheiro».

O dinheiro será gasto e depois é que virão as dificuldades. Abrir-se-á conta corrente com a Estrada de D. Pedro II (êsses dinheiros em conta corrente não pagam juros, o Tesouro não paga juros a si mesmo) e quando chegar a ocasião dos cheques em favor da Estrada de D. Pedro II, então será que o ministro da ocasião se há de desculpar, na aparência muito facilmente, dizendo «o dinheiro já foi gasto, a estrada espere; não fui eu que o gastei, já o achei empregado». E de fato êle não podia ficar enferrolhado nas arcas do tesouro, perdendo juros, estando o Tesouro a pagar juros do dinheiro que despende.

Continuemos. Não são cálculos sem alcance os que faço; não é desejo de demorar a discussão: não o tenho de forma nenhuma. Eu estou discutindo as desvantagens do empréstimo; e quero que alguém conteste qualquer das minhas razões e mostre que não são pertinentes. Pode haver erro, mas o meu propósito é elucidar a verdade.

E' 5.250.350 £ a soma por que se obriga o Tesouro em empréstimo a 75: qual é o juro desta quantia a 5%? 262.510 £, que, na suposição favorável, na suposição de 10\$000 por £, o câmbio a 24, importariam em dois mil seiscentos e vinte cinco contos e tantos mil réis. Ora, pergunto: empregados somente ..... 26.000:000\$000 no prolongamento da estrada de ferro até o rio das Velhas, quanto seria o aumento de renda líquida da estrada para fazer face aos juros do capital, calculados em 1.664:000\$000?

O nobre ministro há de ter lido como eu em alguns folhetos: «A estrada passa por tal distrito, que tem tantos mil habitantes, por outro que tem tantos». Talvez em papel. São como os soldados do exército de Napoleão III, e até certo ponto os soldados do nosso exército do Paraguai: nos mapas. Seria também «produção, tantas mil dêste, daquele, e daquele outro gênero». Conclusão: uma renda avultada. Assim são os cálculos das emprêsas.

Mas nem S. Excia. nem o seu poderoso diretor inamovível contam com tanta população, e produtos; porque S. Excia. olhou logo para a necessidade de uma estrada mais barata, e seu poderoso diretor inamovível disse, em um discurso que proferiu perante a Câmara dos Srs. Deputados (Lê): «Sabem os nobres deputados que a questão do custo primitivo não é tudo em uma estrada de ferro. Podem se superar montanhas, forçar declives, diminuir curvas; tudo isto é facilimo de dizer-se e fazer-se; mas o tráfego tem de pagar eternamente êstes defeitos».

Ora, a consideração que o prolongamento da estrada (tendo de satisfazer um futuro, embora remoto, por que seu grande tráfego, o que lhe dá hoje maior interesse, se acha no vale do Paraíba, na zona cafêzal, nos vai custar um sacrificio de 26.000:000\$000 que se diz não será compensado imediatamente...

Não o contesto, e estou persuadido que também êle dirá em particular: «Não compensa»; não é «se diz» que não compensa; diga também o Sr. Diretor "eu digo". E então uma estrada de ferro de que S. Excia. tem receio que não compense seu custo senão em futuro remoto, que não compense logo, esta estrada tem mais de uma razão para não se começar por fazer, sem maior exame, e logo tomando a prêmio tão avultada soma.

E agora noto que ia-me esquecendo que dois dos mais ilustrados mineiros, os falecidos Senadores Vasconcelos e Carneiro Leão, depois Marquês de Paraná, diziam: «As estradas de ferro são estradas de ouro». Eu digo que sim; são estradas de ouro, não para se deixarem de construir, mas estradas de ouro para não se construirem senão para os centros produtores, populosos, que possam pagar essa estrada de ouro. Agora com o novo sistema serão estradas...? de prata.

Quando digo não construir, não se segue daqui que dos centros populosos se não caminhe para os menos populosos, que tenham prospecto de engrandecimento, que dêem sinais de uberidade e capacidade para maior produção. Nesta hipótese prolongue-se a estrada de ferro para adiantar a produção dêsses lugares. Vasconcelos e Paraná, se estivessem com vida, e ouvindo discutir êste projeto dos 35.000:000\$000, para levar com tôda a pressa uma estrada de ouro a distritos que hão de pagar muito, mas só em futuro remoto, haviam de fazer sentir que ainda estamos muito pobres para espalhar assim trilhos de ouro por todo o Império, visto o Sr. Diretor inamovível não admite que sejam sômente de prata.

Eu não acabei de ler o trecho do discurso proferido pelo poderoso diretor inamovível da Estrada de Ferro de D. Pedro II. (lê): «Não é na minha opinião senão mais uma razão para impedirmos a executá-lo do melhor modo possível...».

Isto ainda é dubitativo; qual é êsse melhor modo possível?

(Continua a ler) «para que as despesas do tráfego não encareçam os transportes e absorvam tôda a renda da estrada».

Eis aqui, escapando à pessoa que tem mais empenho que esta estrada se prolongue, uma confissão preciosa; pode o custeio absorver os lucros todos da estrada!

O dinheiro para construção dêste prolongamento paga juros à Inglaterra, e não tendo renda líquida a nova estrada, têm êsses juros de ser pagos pelo Tesouro, que, os carregando ao capital, torna cada vez mais difícil que a estrada venha a pagar o seu custo.

Ora, são 262.500£, isto é, 2.625:000\$000 os juros a 5% do empréstimo de 35.000:000\$000 na hipótese de fazer-se 75%, incluídas tôdas as despesas. Se o dinheiro fôr todo empregado nas estradas de ferro, estou persuadido de que a parte da Barra Mansa há de pagar regularmente, e pagará também regularmente o prolongamento da 3ª secção até a Cachoeira. Mas o prolongamento até o rio das Velhas, (louvo-me nas palavras do

poderoso diretor inamovível da estrada), corre risco de absorver com as despesas do custeio tôda sua renda.

Note-se que absorver os lucros no custeio, quer dizer não ficar real nenhum do rendimento da estrada, quer dizer ficar o juro a cargo do Tesouro.

Aconteceria ou deve acontecer como com os imprudentes que tiram dinheiro a juro por exemplo a 9, 10 ou 12%, para fazer uma casa, que não dando metade do juro que êle paga pelo capital, porque as casas dão 4 a 6%, sujeitam-se à eventualidade de dentro em poucos anos vender a casa em beneficio do credor, a que ficam ainda em grande débito. Aqui eu não temo que cheguemos à infelicidade de passar a propriedade do prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II ao credor, mas o caso é que o País todo é que terá de pagar para que os distritos que têm futuro remoto, como diz o feliz diretor inamovível, tenham a vantagem de uma estrada de ferro já e já.

E por esta ocasião direi que, tendo por mais de uma vez discutido a conveniência e justiça do emprêgo do dinheiro, produto de impostos em obras de distritos longinquos, tenho pôsto êste argumento: «êstes impostos são pela maior parte pagos pelos distritos populosos, centros produtores, os quais parece que pela razão de maior pagamento têm mais direito ao emprêgo dêsse dinheiro». Esta, porém, que é razão de grande fôrça, não é a principal. Todos contribuimos não para que a quota de impostos que pagamos seja gasta determinadamente em nosso distrito em proveito de nossa individualidade, quero dizer, em proveito pública de que nós partilhemos, mas pagamos impostos que também vão ser applicados ao serviço de outros distritos, sejam êles próximos ou longinquos.

Mas a escolha dêsse emprêgo? Eu dizia que, se em lugar de mandar abrir uma estrada de ferro para Mato Grosso, aliás estrada estratégica, e eu quando se trata destas palavras «guerra, estratégia, combates», confesso-me perfeitamente ignorante, não entro nelas: se em lugar de gastar-se com essa estrada uma soma considerável de milhares de contos, sem esperança de obter renda, se applicasse êsse dinheiro, por exemplo, a uma estrada de ferro entre a Província do Rio de Janeiro e a de Minas, entre os melhores distritos da Província de S. Paulo, da Província do Rio de Janeiro, da Província da Bahia ou de Pernambuco, e se pudesse ainda haver algumas sobras, não para uma estrada na minha Província, que as não precisa, mas para facilitar a comunicação pelos rios, não seria mais razoável, por dar desde logo alguma ou muito avultada renda líquida?

Esta renda acrescida iria prolongando os serviços até tocar aquêles distritos que não pagam quase renda nenhuma. Tais preferências teriam, em regra, cabimento.

E' preciso pensar no emprêgo dos 26.000:000\$000, mesmo na hipótese de que se trata, ainda quando o nobre Ministro da Agricultura não nos diga nem possa dizer, qual é a direção da estrada, qual é seu curso, e por consequência não possamos tirar nenhuma conclusão exata a respeito da renda que ela há de dar.

Abrindo alguns dos livros que prestam informações da Província de Minas, se soubéssemos o curso da estrada, o lugar donde parte, e em que vai terminar, eu podia, examinando também a uberdade dos terrenos por meio de pessoas particulares que os conhecessem, formar algum juízo. Sua população eu saberia combinando diversos mapas, certo de que a estatística de hoje precisa, para se lhe dar algum crédito, muitas combinações.

E quanto à verdade de sua produção, procurando saber também a natureza dela, viria a ajuizar que aliás não pode ser muito satisfatório o tráfego, porque há muitos produtos que não podem ser conduzidos na estrada de ferro, cujo frete esgotaria o preço: o milho, por exemplo, não pode vir lá de muito do interior de Minas; a farinha do mesmo modo, o toicinho viria caro; o gado ou suas carnes, o mesmo, e assim outros. Calculando com os gêneros que poderiam chegar aqui com vantagem, pagando fretes, e entre parênteses, é preciso notar que seria muito necessário ter atenção com os fretes que se exijam, e não fazer como a atual estrada de ferro que toma por base dos fretes que faz pagar, não o seu encargo sobre o gênero carregado, mas a necessidade de se pagar das despesas, resulta daí que exigindo frete por pêso, sem atenção ao custo do produto, grande parte dos produtos não pode trazer-se ao Rio de Janeiro. Ora, a maioria dos distritos, a que o prolongamento da estrada de ferro tem de servir, estão desprovidos de produtos de grande valor em pequeno volume e pêso.

Mas como chegar a cálculo aproximado do que pode render uma estrada de ferro, cujo ponto de partida se ignora, cuja terminação se ignora, cujo curso também se ignora? E' dar dinheiro na fé das palavras do nobre ministro, ou antes nas do Senhor Diretor.

Entretanto, podemos vir à conclusão que a estrada de ferro para o distrito a que é destinada, ainda por muito tempo não há de pagar nem talvez seu próprio custeio. Diga-se embora: «Há muitos minerais de diversas espécies»; que minerais são êsses? Os preciosos não pagam quase frete. Os não preciosos? Onde

as fábricas que os apurem para virem depois de apurados, em condições de poderem pagar seu frete ?

Não temos ainda fábricas para aproveitar os minerais em bruto, e não admira, porque a Espanha não as tem, Portugal não as tem. De Portugal vão as terras minerais para serem apuradas nas fábricas de Inglaterra; da Espanha, tão fértil de ferro e da melhor qualidade, que não podendo ser preparado na própria Espanha, vai para a Inglaterra, França, etc., mas de distritos tão próximos que a condução é cômoda, o frete também muito barato, em navios de vela.

Mas tragam o mineral bruto dos nossos centros; não pagaria o frete para chegar ao Rio de Janeiro para o deitarem fora por falta de fábricas para o trabalhar, como se deitaram, lembro-me agora, as terras que traziam de diversas Províncias do Império para se examinarem.

Este exame, se era no simples interesse da ciência, poderia ter-se feito com pequena porção, e se era no interesse da agricultura fazem-se ou nos lugares ou na Província onde até certo ponto podiam estar mais conhecidas as propriedades das terras.

E o que noto é a (não ousou dizer ignorância) com que se diz: «As canas, por exemplo, de tal distrito estão se deteriorando, mande-se buscar novas mudas». Trabalho baldado, uma muda não trás em quantidade os sais ou ingredientes que hão de fazê-la brotar e sustentar-se em condições de grande crescimento, boa qualidade e riqueza de produção no terreno para que é transplantada. Com muito menos trabalho e menor despesa se compravam sais convenientes para restaurar o vigor às terras cansadas, dar-lhes a fertilidade que elas já não têm, que não é aumentada com a substituição por mudas trazidas de bons terrenos.

No entretanto, eu não sou dos que desconhecem que as mudas também concorrem alguma coisa, mas concorrem em mínima parte. Elas valem pouco se não forem acompanhadas da preparação da terra e dos estrumes necessários.

Aí estão alguns terrenos fazendo, em Campos, milagres na cultura da cana, terrenos que se diziam pobres, cansados e perdidos completamente. Os americanos os cavam a arado para que, bem mexidos, possam fazer que os sais do interior, fecundados pelos raios do sol, restabeleçam as forças produtivas.

Eles, em lugar das plantações verticais das canas, usam as horizontais, e as canas plantadas inteiras em covas, brotam e crescem vantajosamente. Estas terras perdidas fazem assim milagres, que não fazem as tais mudas.

Eu disse que os metais e pedras preciosas não pagam quase frete, que os outros não há quem os prepare para virem já puros, e só a matéria aproveitável, em condições de pagar o frete, e não as terras. Não há, portanto, produtos; essa estrada, disse muito bem o poderoso diretor inamovível, é de futuro, mas elle não quer adotar o meio de construir estrada, que, custando muito menos sua construção e custeio, não absorva tôda a renda: e note-se que guardou-se bem o instruído e pelo menos prático (e muito prático elle é) diretor inamovível de dizer, que se aos juros dos capitais para a construção, se unirem as despesas do custeio dos reparos que nêle entram, o resultado será não poder deixar de absorver tôda a receita bruta, ficando esgotada tôda a renda, e ainda insufficiente.

Ora, nestas condições, eu que sou tão admirador, tão devoto da Província de Minas Geraes, o mais a que posso chegar é a contribuir com meus esforços para que, escolhido o ponto de partida, se comece a prolongar a estrada de ferro pelo interior da Província de Minas, procurando o rio S. Francisco. Tenha também essa briosa Província as vantagens de uma estrada de ferro, porém em tempo e à proporção que as circunstâncias possam ir permitindo que ela se adiante, que os trilhos façam caminho, e vão fazendo melhor aproveitar e gradualmente as riquezas dessa benemérita Província, e prestando facilidade de comunicações a seus habitantes, que de certo gozam entre nós os merecidos créditos de trabalhadores e econômicos.

Mas no fim de uma sessão legislativa, no fim da 2ª prorrogação, como discutir êste crédito, que tem ademais outros fins? Ficarão parados os trabalhos? Não se concluirá a secção que já entrou na Província de Minas ou lhe aproveita pela proximidade?

O Sr. Antão — Passou pela beirada.

O SR. SOUSA FRANCO — Não se concluirá a secção da Barra Mansa? Não haverá dinheiro até para poder começar o prolongamento da estrada nesses meses de férias da sessão? Se essas férias não se vierem a prolongar talvez ainda mais do que neste ano, porque a sessão de 3 de maio, abriu-se a Assembléia Geral a 6, mas abriu-se «pro fórmula», não houve sessão nem no Senado e nem na Câmara dos Deputados senão no fim do mês, dentro de poucos meses se poderão votar novos fundos.

Por agora não tem o Governo meios para começar o prolongamento e dar-lhe o andamento que é compatível que tenha em seis meses, em oito meses, em um ano? A minha persuasão é que o Tesouro tem êsses meios; vamos vê-lo; eu nunca adianto proposições sem demonstrá-las.

A secção da Barra do Pirai a Barra Mansa está muito adiantada; e ouço que a Província do Rio de Janeiro vai emprestar 600:000\$000, quantia bastante para ajudar a concluir essa estrada. A outra secção, até Pôrto Novo do Cunha, tem por si tãda a renda líquida da estrada, e tem os meios, de que o Govêrno pode dispor no orçamento, das sobras das outras verbas. Não se iluda ninguém, o Govêrno não pode abrir créditos para obras públicas, mas pode passar sobras de outras verbas para as das obras das estradas. Se o Govêrno tomasse a peito dar andamento ao prolongamento da estrada de D. Pedro II pela Província de Minas Gerais, teria nas sobras das verbas relativas à guerra, e nas sobras de tantas verbas dotadas excessivamente, meios para manter as obras sem se correr o risco de desmantelamento da administração, e do pessoal trabalhador.

Eu poderia ir ver quantos quilômetros são; porém não quero tomar tempo ao Senado. Os quilômetros da estrada até o lugar onde ela chegou são 220: parece-me que são 830 até o rio das Velhas; há 610 quilômetros a prolongar. Ora, 600 quilômetros de via férrea no interior será grande fortuna que se possam concluir em oito anos. Eu confio na palavra do poderoso diretor inamovível das duas Emprêsas, da União e Indústria e D. Pedro II; creio que êle fará êsse milagre, se milagre é, de levar a estrada de ferro ao rio das Velhas em oito anos.

Para o que se pode fazer nestes oito meses próximos, é minha convicção que há dinheiro, e ainda mais o acreditei depois que li no *Jornal do Comércio* as palavras proferidas pelo nobre Ministro da Fazenda, que temos saldos, e que é tal a prosperidade do Império que não precisamos empréstimos. Por consequência, temos dinheiro para satisfazer o patriotismo dos senhores mineiros, que com razão, e eu lha dou inteira, querem ver sua Província também dotada com uma estrada de ferro.

A minha tese de que a ocasião é inoportuna para um empréstimo já está em grande parte demonstrada pelos argumentos de que me servi para mostrar os grandes encargos que o Tesouro suportará.

Dirão: «Mas o emprêgo do novo empréstimo vem desembaraçar o Govêrno, vem preparar o País, vem habilitá-lo para poder melhor satisfazer êsses encargos da actualidade, porque êsse novo empréstimo vem ser empregado em trabalhos produtivos, em uma estrada de ferro que deve vir a ser, no futuro pelo menos, muito produtiva».

Ora, quem o duvida quanto ao futuro? Quem dirá que não? Eu, tão amigo dos melhoramentos materiais, tão amigo que talvez daí parta a condenação de todos os meus atos, não seria quem o

disseste. As estradas de ferro são uma das alavancas mais poderosas da prosperidade de um país, quando feitas com economia, e nos centros produtores.

S. Excia. serve-se das palavras «centros produtores», mas creio que não foi no sentido de que as estradas de ferro devem principalmente servir aos centros produtores, percorrê-los, partir de um para outro dêsses centros, e assim progressivamente animar os que as vão tendo.

Na exposição que precede a proposta do Govêrno, exposição chamada de motivos, que não trás motivos, que não trás senão proposições gerais, a maior parte delas contestáveis, como me era fácil demonstrar, se querendo gastar tempo quisesse lê-la e examiná-la; nessa exposição diz S. Excia.: «a pronta execução de um sistema completo de viação aperfeiçoada e extensa, no intuito de ligar o maior número de centros produtores aos mercados, muito concorrerá para anular êsses perniciosos efeitos».

Ora, é uma verdade inegável; mas o que se pretende não é procurar centros produtores, mas fazer a estrada procurar distritos que só em um futuro remoto (diz o poderoso administrador inominável das duas estradas) só em tempos remotos hão de ser centros produtores. Logo, a estrada de ferro no seu prolongamento não vai procurar centros produtores, vai no intuito de criar centros produtores. Eu duvido que S. Excia. o Sr. Ministro da Agricultura, apesar dos seus talentos, do trabalho que tem tido, para o qual tem disposto de muito pouco tempo, esteja habilitado para sustentar que uma estrada, que aliás não se sabe por onde passará, hã de ir a centros que ou já sejam produtores ou tenham as condições de o ser.

Quando em outro tempo tinha ocasiões para ler, lia com muito prazer as razões por que certas cidades apareceram fundadas e desde logo florescentes, ou decaíram de sua prosperidade. Estão completamente enganados aquêles que entendem que as cidades ou os centros produtores se formam à vontade do legislador. Nos primeiros anos do mundo, as cidades que se formaram eram aquelas que estavam em situação de passagem de povos vizinhos, que ali pousavam, e se esperavam uns aos outros, concorrentes ao mesino lugar, não porque quisessem escolher o sítio, mas porque a natureza indicava como lugar que por sua posição estava adaptado para ser aquêle em que os viajantes se demorassem, o que tornava precisas casas, arranjos e comestíveis. Daí o tráfego, daí a povoação.

Assim, os centros produtores que se hão de criar na Província de Minas dependem de circunstâncias muito variáveis; por exemplo Macaúbas hã de ser um centro comercial porque a natu-

reza o quer ; está na confluência, na barra de um rio que há de ser o ponto dos viajantes que descerem o rio ou dos que pelo contrário subirem a buscar a sua entrada ; porém para que seu distrito seja produtor, depende da uberdade de suas terras. Se a estrada fôr terminar nesse ponto, Macaúbas terá duplo progresso.

Eu peço licença para dizer que esta escolha deixada ao Governo não é a melhor. Cada um ministro que compõe o Governo não tem senão dois olhos ; as populações ou os indivíduos que percorrem esses lugares cada um dêles tem dois olhos que, todos juntos, valem mais que os dois de cada um dos ministros. O conhecimento dos interesses das localidades por aquêles que vivem por esses lugares, e que os conhecem, vale muito mais do que o conhecimento apreendido de ouvido pelo Governo. E ainda se fôsse ouvido a pessoas competentes, bem ; mas em muitos casos são ouvidas pessoas que têm menos merecimento do que lhes poderiam dar informações exatas. Contando com o futuro, não se pode ter certeza de que esta estrada venha a pagar sua despesa da construção e do custeio, senão depois da escolha dos pontos de partida e terminal e da direção do traço.

Eu comecei por referir-me à opinião de que os meios para habilitar o Tesouro para satisfazer os encargos da estrada dependem da sua direção e construção. Se os pontos de partida e da terminação forem bem escolhidos, se a construção fôr econômica e fiscalizada, se o sistema de construção fôr mais barato, o prolongamento da estrada será conveniente desde já e muito vantajoso no futuro. Ora, o fiscal de tais obras, o fiscal de sua direção, de seu futuro é o povo. Estas obras são sempre melhor dirigidas nos países em que há liberdade de pensamento, de imprensa, liberdade esclarecida. Se entre nós se lutasse pelos princípios e interesses legítimos, se o Governo os atendesse, esses seriam bem dirigidos. Mas o Governo ocupa-se com interesses mesquinhos de sua individualidade e dos amigos, ocupa todo o seu tempo com arranjos eleitorais, e negócios de tão grave alcance como êste do prolongamento da estrada de D. Pedro II, serve de meio de política e é entregue a amigos influentes.

E a imprensa, esta não se ocupa com os grandes interesses, e daí a principal razão de não serem lidas, como deviam ser, algumas publicações, e a razão principal é porque aquelas folhas que poderiam fazer com que fôsem lidos por muitos os artigos de interesse geral, não tratam senão de especular, de comerciar com os tipos. Daí resulta que, tratando-se de questão tão grave como o prolongamento da estrada de ferro para o centro da Província de Minas, as folhas públicas não a discutem. E no entretanto pode êle servir à Província de Minas Gerais, ou de especulação a alguns

indivíduos; pode trazer lucros futuros ao Tesouro, ou sobrecarregá-lo com mais uma dívida enorme, com seus pesados encargos, de que o futuro a muito custo o libertará, se o empréstimo tiver de fornecer fundos para construção dispendiosa, se o traçado da estrada e seus pontos de partida e terminação forem sacrificados à especulação, e ao capricho dos influentes na empresa.

Ainda resta uma grande questão a ventilar, questão importantíssima, que a orador fluente, que disponha, não digo de meios oratórios, mas de grandes meios de argumentação, baseados em instrução sólida, poderia dar lugar para discurso de muitas horas ou para muitos discursos. Qual deve ser a intenção do Ministério nesta proposta do prolongamento da estrada? E' dar à Província de Minas Gerais, à proporção que as forças do País forem permitindo, que o tempo mesmo permita, porque é o tempo quem domina tudo, não se fazem essas obras em dia; é dar àquella província meios de comunicação e transporte de que precisa, e a que tem direito aquêlê povo industrioso? Ou é levar quanto antes, como diz S. Excia. o mais depressa possível, à barra do rio das Velhas, a estrada de ferro?

Neste caso há um plano de arranjo político e financeiro em favor do Tesouro. No outro seria o plano satisfazer as necessidades de uma população que vai aumentando dentro da Província de Minas, e deve ser servida por zonas, e em seguimento umas das outras. Entendo eu que essas zonas, em pouco tempo convertidas em zonas de ouro, poderão ter estradas também de ouro na frase dos falecidos mineiros, Sr. Bernardo Pereira de Vasconcelos e o Sr. Marquês de Paraná, então Honório Hermeto Carneiro Leão, ou caminhar para tê-las e para sucessivamente as irem prolongando às zonas vizinhas.

Assim se satisfariam interesses legítimos, sem ofensa de outros, e sem que o Tesouro público se sobrecarregue de pesada dívida com obras extemporâneas, e, neste caso, sem plano assentado de construção e desnecessariamente dispendiosas.

E' isto, pergunto eu, o que se quer? O que se tem na idéia é realmente grandioso, porém no futuro, mas no presente só é comprometedor. O projeto de monopolizar, por meio do rio das Velhas, o comércio de todo o rio S. Francisco para Minas e para o Rio de Janeiro, êsse não passa de utopia.

Eu farei primeiramente uma observação. Como é que ainda nesta proposta se vem pedir dinheiro para levantar a carta itinerária do Brasil, e já se decide de sua principal artéria, já se vai marcar a grande estrada, que há de no futuro servir de comunicação no interior do Império, às Províncias entre si, fazer sair para o mar

as riquezas ali produzidas? Fazer baixar por diferentes canais mais próximos, entendo eu, nunca pelos canais que a imaginação cria. O plano de derivar tôdas as riquezas do rio S. Francisco, para Minas e Rio de Janeiro, em muita parte navegando contra a corrente para serem trazidas até o Rio de Janeiro, não é exequível. (*Há um aparte do Sr. Jobim*).

O rio S. Francisco, acredite o nobre senador, quando fôr melhor navegável, há de levar também suas riquezas às próximas à Província de Piauí, e com as vias fluviais que existem, ou curtas viagens por terra, hão de descer também no Maranhão, também ao Pará. (*Há outro aparte*).

Não vamos fazer parada de conhecimentos topográficos. Deus me livre de acreditar em todos os mapas que tenho examinado, por exemplo, percorrendo os mapas com que, creio, o Sr. Halfeld nos mimoseou, vejo que a descrição que faz do rio S. Francisco, palmo a palmo, é tida como inexata por outros exploradores posteriores em muitos pontos.

Eu estou acostumado desde muitos anos, Sr. Senador, a não acreditar muito nos mapas tirado em três dias; vi, por exemplo, mandar-se da minha Província do Pará ao Alto Amazonas às vêzes um só engenheiro, sem quase comitiva nenhuma, para triangular os terrenos do rio Branco, e vi-os voltar daí a meses com grandes mapas dêsse vasto território, de certo que copiados de antigos. A falta de tempo, de pessoal e de certos instrumentos os impedia de bem desempenhar sua comissão, e entretanto voltava-se com êsses mapas de que eu principiava logo por desconfiar. Eram cópias que só tinham o mérito de serem mais um exemplar dos mapas que já tínhamos.

Eu me capricho mesmo em não me julgar muito conhecedor dessas paragens, porque me lembra de um dito de homem célebre «os mapas geográficos ou topográficos servem para todos, menos para os habitantes dos distritos a que êles se referem, que lhes conhecem os erros». Tais mapas não são documentos suficientes para podermos dar como exatos todos êsses pontos que êles assinalam; servem-nos muito para fazer uma idéia geral, para fazer mesmo alguma idéia particular, porque a ciência dos que os levantaram era alguma ou muita; o que lhes tem faltado é tempo e meios.

O nosso País não tem sido percorrido, como devia ser, por engenheiros com instrumentos necessários, com as comitivas suficientes para trabalho de grande fôlego. Eu, portanto, não virei fazer parada de algum pequeno conhecimento que tenho dêsses lugares, dêsses rios, das passagens de um para outros, até porque não viria a propósito, gastaria tempo, e o nobre senador pelo Espirito Santo seria um dos que dissessem que é o que eu tenho

em vista, ou que só me disponho, só trabalho por discutir bem a questão no menor tempo que me fôr possível.

Mas vamos à grande questão, que é dar transporte às riquezas do rio S. Francisco, tornar fácil a passagem dos habitantes de suas margens e proximidades e comunicação por meio do rio das Velhas, e de estrada por Minas Gerais para o Rio de Janeiro, fazendo dêles o empório de tôdas as riquezas do grande rio. Primeiramente, os produtos que ali se plantam ou que se colhem, oferecidos pela natureza tão pródiga neste Brasil, êsses produtos são pela mor parte de pequeno custo, que não podem sustentar os fretes para a cidade e pôrto do Rio de Janeiro, e nem mesmo para muitos dos distritos da Província de Minas Gerais...

Mas eu ia dizendo, pede-se e se vai votar dinheiro para o mapa itinerário, e começa-se por traçar, não digo bem traçado como está êle pela natureza, mas por determinar as primeiras artérias do mapa itinerário, e não é só a artéria do grande rio, é essa artéria do grande rio comunicando com seus afluentes, e partindo por uma direção não estudada ainda, não fixada no mapa, que se vem trazer até o pôrto do Rio de Janeiro.

Pode-se pensar que o mapa itinerário é assim uma coisa de pouco mais ou menos; mas o que é um mapa itinerário? E' um documento descrevendo os caminhos de todo o Império; e de certo S. Excia. não quererá um mapa em que se figurem os caminhos atuais, e os trilhos que servem de caminhos em diversos, em muitos dos nossos distritos; S. Excia., há de ter em vista um mapa itinerário, com os caminhos que devam ser usados daqui em diante, feitos ou melhorados. Ora, para melhorar êsses caminhos ou fazê-los de novo, exames são necessários, muito acurados e muito demorados. E S. Excia., pois, que quer levar a estrada de ferro até o rio das Velhas, que é um dos térmios da estrada, vai já sem exame designar a principal artéria.

Por onde há de ela subir a serra da Mantiqueira? Quais são as montanhas que deve rodear ou atravessar? Qual o terreno mais conveniente por onde passará ou em razão da população e a riqueza que já tem, da população e da riqueza que pode vir a ter, da população que há de correr para êstes lugares? Tudo isto está por decidir. Entretanto pede-se dinheiro para um mapa itinerário do Império sem se dizer quanto, como se fôsse assim qualquer bagatela traçar boas vias de comunicação. Pede-se também soma muito avultada para levar a estrada até o rio das Velhas e de lá ao grande desiderato, o rio S. Francisco.

Ora, o rio S. Francisco está colocado pela natureza de sorte a servir muitas Províncias do Império, cujos terrenos são banhados por suas águas ou estão próximas delas na direção que lhes deu a

mão da Providência. E' Deus em sua providência quem guia as águas do rio em seu curso, e quando fixou a essas águas a direção, teve certamente em vista a comunicação interior, a qual há de no futuro ser a principal entre as Províncias do Sul e as do Norte.

Colocado como está, o rio S. Francisco, primeiramente lembremo-nos que a natureza lhe deu saída para o mar pela Província das Alagoas e foi no Penedo que lhe abriu barra. As águas para ela se encaminham; é por ela que vão ao mar. É como que um brado da natureza que clama. «As riquezas desta grande região hão de em muita parte procurar os países estrangeiros, em grande parte pela foz do rio S. Francisco, que está entre Sergipe e Alagoas, tendo em uma das margens a cidade do Penedo».

No entretanto fala-se em tantos planos, menos nessa grande obra de aproveitar as vias do rio S. Francisco com seu destino natural.

E, senhores, havia até um esforço filantrópico para libertar as águas do grande rio, obstruídas pelas montanhas com que talvez um dos Encelados, lançado lá dos altos, tentou fechar sua passagem para o mar.

Não a obstruiu de todo, porque o elemento água abre-a contra gôsto de quem quer que seja; mas não obstruindo de todo, impediu o serviço que a natureza tinha incumbido a essas águas caudais. Vamos libertar essas águas no interesse do País, no interesse da Província das Alagoas, para onde devem convergir as vistas para que as riquezas do baixo S. Francisco e de parte do alto tenham fácil saída para o mar.

Eu ia dizendo que aquêlê fio fôra colocado de sorte que com o andar dos anos parte de suas riquezas há de descer ao mar pela Província da Bahia, não por essa estrada do Paraguaçu, contra a qual me declarei muito formalmente em mais de um parecer, porque não podia de forma nenhuma acreditar no futuro de uma estrada que passava por distritos despovoados, e procurava o rio S. Francisco tendo de subir as serras diamantinas dos Lençóis e outros.

Eu não podia acreditar em uma estrada que começava sem acionistas, e que via bem que o primeiro dinheiro a estragar seria o da Província acionista. E assim foi. Apesar dêsse êrro, a Província da Bahia, que tem grande futuro, há de também dispor do rio S. Francisco. E' uma grande e ilustrada Província, há de achar passagem para o rio S. Francisco e aproveitar parte das riquezas que produzem suas margens de um e outro lado, e os terrenos adjacentes.

Pernambuco tem também as mesmas aspirações, e as merece. apresentando em seu favor terrenos mais planos em superfície muito menor, pelo que a estrada de ferro de Pernambuco há de poder ir até o rio S. Francisco e contribuir para o engrandecimento dêsses distritos, de que o produto virá também à praça do Recife. E assim, quanto a outras Províncias, como a de Piauí e outros de que já falei.

O tempo tem muito que revelar os nossos netos, bisnetos e descendentes hão de assistir a grandes maravilhas, hão de ver o rio S. Francisco aproveitado de modo satisfatório para seus habitantes, e para diversas Províncias que lhe ficam próximas.

Pensa-se que chegando a estrada de ferro ao lugar Macaúba, na barra do rio das Velhas, se tem encontrado no rio das Velhas comunicação desembaraçada para o rio S. Francisco e neste. Entretanto o rio das Velhas tem muita obra a fazer para tornar desimpedida a navegação até aquêlê rio, e neste há necessidade de muitos trabalhos para o tornar navegável. Da cachoeira de Paulo Afonso até Pirapora está cheio de embaraços, sem contar com margens alterosas, com impossibilidade de servir-se delas, alveos obstruídos por pedras, e embaraçados por grandes voltas. Tudo isso demanda o que? Capitais imensos. Quando se pensa que tendo tocado ao rio das Velhas tem-se ganho a navegação do rio S. Francisco, é um engano; haverá ainda muito por fazer. E como eu penso, como acredito que se deve pensar, que é para o futuro o desenvolvimento dessa navegação, não há razão para apressar a chegada a êsse ponto, ao qual não é possível ir com facilidade e presteza de já e já.

Depois dêstes 35.000:000\$000 será preciso dispor de mais trinta e não sei quantos mil contos, para limpar o rio S. Francisco e pô-lo em circunstâncias de poder ser navegado. Tudo isso não é para êstes meses ou êstes anos. Hão de gastar-se os 35.000:000\$; leva-se a estrada com muito trabalho ao rio das Velhas; passa ela por terrenos desabitados ou pouco habitados, de pouquíssimos produtos, cujo transporte é demasiado caro para que sirvam à cidade do Rio de Janeiro, ou distritos, mesmo, de Minas Gerais. E o que se terá ganho com isso? Eu não descubro senão sérios embaraços para o Tesouro, dos quais deve vir o desânimo, e dificuldades a novos sacrifícios.

Descubro porém grande motivo para a pressa em começar o prolongamento da estrada para a Província de Minas Gerais, para ir estendendo com o tempo, porém não para ir logo a seu termo. Assim como se me pedissem capitais para levar a estrada de ferro da Bahia ao rio S. Francisco eu diria: esperem, há de vir o tempo em que convenha fazê-lo: também o digo para Minas e diria para

Pernambuco. Não estou discutindo zonas, não sou favorecedor de zonas, não é do Norte, não é do Sul, não é a esta ou àquela Província; são os grandes destinos do rio S. Francisco, e distritos vizinhos que me ocupam a atenção, e espírito, hoje servidos por um corpo avelhantado.

Eu desejo, antes de terminar o meu discurso, dar algumas informações ao Sr. Ministro, que pareceu-me não as ter e é explicável: não as pode ter a respeito da grande empresa da descida pelo rio S. Francisco até o Penedo e do meio de aproveitar também aquêlê rio em seu curso por aquêla região. Trata-se de levar a estrada de ferro ao rio das Velhas para servir aos habitantes das margens do S. Francisco; é preciso que êsse plano grandioso seja bem compreendido, não se pretendendo incutir a idéia de que o rio São Francisco só pode servir para a comunicação por meio do rio das Velhas até o Rio de Janeiro. Quando os governos olham para questões destas, devem fazê-lo no grande ponto de vista; não devem encarar somente os interesses particulares de tais ou tais distritos, porém os interesses gerais do País, e suas aspirações de futuro, devem respeitá-las nos seus atos quanto ao presente.

A obra de futuro será levar as riquezas dos distritos do rio S. Francisco a diversas Províncias, e levá-las principalmente pelo curso de suas águas àquella foz que a natureza destinou para ser a sua passagem principal. Assim como dá trânsito para o mar a tôdas as suas águas, cabe-lhe também dá-lo a grande parte de suas riquezas e de seus habitantes. Êste serviço a natureza indica e a ciência demonstra, que pode ser feito mais cômodamente e muito mais barato.

O nobre ministro perguntando a respeito da empresa de uma estrada lateral que evite a cachoeira de Paulo Afonso, disse que a secção do Conselho de Estado já tinha dado seu parecer, e que êle veria depois e decidiria a questão. Ora, eu entendo que quando todos os interesses parecem chamados a forçar as águas do rio S. Francisco a trazer pelo rio das Velhas, para as Províncias de Minas e Rio de Janeiro, tôdas as riquezas daquele rio, e a fazê-lo servir para a comunicação de seus habitantes com o litoral do Império, e com os países estrangeiros, é ocasião também de dizer: «Não; ali está também a foz natural do rio, aberta pela própria natureza, para grande parte dos transportes, de pessoas e de produtos».

A primeira questão que appareceu foi se convém antes canalizar o rio S. Francisco a fim de evitar as cachoeiras ou fazê-lo por meio de uma estrada lateral. A idéia de estrada lateral me pareceu mais fácil, ao menos em obra d'arte, porque para canalizar o rio teria de desaparecer o monumento natural, assombroso, da

cachoeira de Paulo Afonso, destruído como que por uma espécie de vandalismo, que derrocava ou inutilizava, não edifícios da mão do homem, mas um portento da natureza.

Não é, porém, por este lado que encaro as coisas; não sou tão romântico e poético. Homem positivo e cultor da ciência dos algarismos, que é do que entendo muito pouquito, não tenho muito prazer em admirar as obras da natureza; quereria tê-lo; não está, porém, na minha conformação nem nos meus hábitos. Pensou-se e eu penso que a estrada lateral é preferível à abertura do canal, cheia de dificuldades no terreno que era preciso cortar, e cortado o terreno e aberto o canal não serviria muito sem a desobstrução do rio. Acima imediatamente do canal todo o rio tem margens que não dão lugar a portos, grande parte do rio está obstruída por pedras, baixios, além das voltas, de sorte que, abrindo-se o canal, seria preciso, para aproveitar a navegação do rio, mesmo nas léguas mais próximas, fazer grandes despesas.

A estrada tem outras vantagens, além da economia; sendo construída pelo sistema moderno e barato, presta-se a ramais que aproximem o rio S. Francisco de muitos distritos das Províncias das Alagoas e de Pernambuco, e estes ramais baratos servem a muitos interesses, reúnem a riqueza daquelas populações vizinhas, dão valor àqueles terrenos, aliás férteis como são os terrenos do interior das Alagoas e de Pernambuco, e neste sentido eu a preferi, e foi assim meu parecer; estrada lateral de preferência à abertura de um canal de comunicação, para evitar a cachoeira de Paulo Afonso.

Eu tratava em Petrópolis desta questão, e tinha acabado de escrever e remetido para a Côrte o meu parecer, exatamente quando foi publicado o decreto para a concessão da estrada de ferro do rio Madeira, no Pará, ao Mamoré, na Bolívia, feita pelo nobre ministro a respeito do qual não foi ouvida a secção do Conselho do Estado.

Desta concessão magnífica e condições muito bem redigidas, e com idéias muito luminosas, as honras cabem ao Sr. Ministro da Agricultura.

E' neste mesmo sentido que se deve fazer concessão para a estrada lateral à cachoeira de Paulo Afonso, interessando uma companhia poderosa em vir fazer a estrada e povoar aquêles distritos.

Não será talvez negócio de proveito imediato, mas virá a ser de muita riqueza dentro de não muito tempo. A concessão de terrenos, de minas e outras vantagens aos empresários, trará a formação da companhia que, importando colonos, fará aproveitar

aquêles terrenos, a que a comunicação fácil para o litoral dará muito valor, e muitas riquezas ao Império.

Faremos assim conhecer praticamente a êsses que olham para a utopia de fazer do rio S. Francisco monopólio para o rio das Velhas, para a estrada que prolongando a de D. Pedro II termine em sua barra, e por êle se suba ao rio S. Francisco : teremos feito conhecer também praticamente que há com quem partilhar essas riquezas, e partilhar no sentido de favorecer melhor os habitantes das margens do grande rio. Falo dos habitantes da parte baixa do rio S. Francisco, que ficam mais perto das Alagoas, porque a outra parte há de ser para a Bahia, e grande parte para a Província de Minas Gerais.

Não queiram tudo ; não queiram forçar a natureza ; não queiram forçar o tempo ; o « fiat lux », para que o mundo apparecesse formado em sete dias, não é para os homens. Essa obra maravilhosa só cabia à Providência do Altíssimo, a êsse que pode tudo. Os homens não podem senão com o trabalho dia por dia, e são muito felizes quando êle dá resultado, e efeitos benéficos.

Uma companhia que se interesse por êsse plano de abrir comunicação livre ao rio S. Francisco pela sua foz, será o complemento necessário dêste, de que agora se trata ; mas reduzido êste a termos razoáveis e sujeito às condições do tempo. Ora, êsse plano de estrada lateral está estudado : eu não sou competente para apreciá-lo, acredito mesmo que, por mais conscienciosos que sejam os engenheiros, por mais que confiemos nas suas palavras, não se pode ter certeza de que os planos condigam exactamente com o terreno.

Seria preciso que a secção do Conselho de Estado tivesse conhecimentos técnicos para poder avaliar as plantas que se apresentam. Estas plantas são até certo ponto defectivas, temos presentes às vêzes os perfis longitudinais, mais quase nunca secções verticais, e todos sabem que os perfis longitudinais não representam bastante os accidentes do terreno, não dão idéia das difficuldades do trabalho. Os mapas desta obra são bem feitos ; são sobretudo bem redigidos, há muito merecimento nessa exploração e estudos, mandados fazer pelo Governo geral e pela Província das Alagoas, e parece que a expensas desta.

Cito esta circumstância de estudos por conta do Estado e Província por uma razão, e é que êsses planos, êsses trabalhos são propriedade do Governo ; quem os executou tem o merecimento da obra, mas não tem e nem pode pois reclamar privilégio para a obra pelo simples fato de ter feito os trabalhos. Tem o conhecimento que lhe ficou ; é talvez o homem mais habilitado para êste trabalho, mas falta-lhe o direito, e nestas questões mesmo não há

direito, porque o Govêrno tem obrigação de escolher a melhor proposta, de preferir aquelas que respondam melhor ao fim que se tenha em vista, e até o de não aceitar nenhuma das propostas, nem atender a pedido, que embora único, não satisfaça o fim da obra.

Trouxe estas observações para justificar a minha opinião de que a Companhia que se apresentou não é a que deve ser a preferida. Não, é uma pequena Companhia com capitais módicos, que intenta completar com prestações do Tesouro, sôbre o qual tenta lançar os principais encargos da empresa, em tempo em que os cofres públicos, por esgotados, têm de preferir as empresas que se proponham, como a do Coronel Churck, no Madeira, a construir estrada, sem garantia de juros, sem subvenção por quilômetro e até, se fôr possível, sem a tomada de ações pelo Estado.

O resultado da concessão a esta Companhia seria virem a pesar sôbre o Tesouro as despesas da obra, e o que se teria era uma Companhia, que, suponhamos conseguia abrir as comunicações, mas nada tinha feito, nem podia fazer para o aproveitamento dessas comunicações. O grande desiderato é não só ter o caminho desembaraçado pela estrada e o rio limpo e navegável até a Província da Bahia ou grande parte da de Pernambuco, porém é achar meios de aproveitar a fertilidade dos terrenos próximos, e descobrir os de próximo aproveitamento das suas riquezas. A Companhia apresentada não serve a êstes fins, é preciso que uma companhia poderosa dispense o Tesouro das despesas e possa com capitais avultados fazer as necessárias para dar maior população aos distritos, rotear terras, e trabalhar as minas. Entretanto, não deverá haver dúvida, na minha opinião na tomada de ações da Companhia pelo Govêrno, para que sua confiança no futuro êxito da empresa anime concorrentes sérios e dinheirosos.

Desde que a Companhia tenha créditos para se confiar na tomada das ações e não se cometendo o êrro de entrar o Tesouro com todo o importe das ações como fêz a Província da Bahia para com a estrada do Paraguaçu, senão na proporção das entradas das ações particulares, e nestes casos há condições ressalvadoras dos interêsses do Estado, que, acionista como qualquer outro, não tem de acudir às chamadas senão quando iguais entradas sejam feitas pelos outros acionistas, não se comprometeria o Tesouro com a Companhia sem acionistas e sem capitais.

Entrando o Govêrno como sócio na empresa, pelas ações que tomar, poderá fazer com que a obra se adiante e a abertura do rio São Francisco (que já o Govêrno abriu pomposamente no dia 7 de setembro de 1866, e aí estabeleceu uma alfândega) se torne em realidade, com o desenvolvimento que a estrada lateral há de

trazer à navegação e aumento dos produtos a expedir pela barra do rio, que deve resultar de mais fácil transporte dos produtos, e dos que a Empresa trazer com a introdução de colonos. A abertura que se fez não foi senão uma festa; atiraram-se foguetes; tocaram-se as músicas e os sinos: ao menos foi que se fez na abertura do Amazonas.

Mas lembrei-me agora, sem sair ainda da Província das Alagoas, fazer um pequeno passeio à estrada em prolongamento. Queria perguntar se adiantando-se esta estrada, que se quer levar até a barra do rio das Velhas, se adiantando-se a grande estrada, a via geral que é feita por conta do Governo, a Companhia União e Indústria vai tomar a si os carregamentos convergentes, se vai ser ela quem faça conduzir para a estrada os produtos que vierem por estradas filiais, porque nem todos os produtos chegam por via directa, se dessas cargas essa pobrezinha Companhia, de que se apoderou o diretor inamovível e que disse no seu discurso na Câmara dos Deputados ter perdido grande soma, vai ainda fazer algum novo contrato, ou se prepara para fazê-lo, pelo qual tenha indenização nas cargas com que, diz o diretor inamovível, contribui agora para o produto da estrada de ferro, cargas que, sabe todo o mundo, viriam para a estrada de ferro muito naturalmente, sem que a Companhia União e Indústria o pudesse impedir. E isto sem que a mesma Companhia tivesse de perder, porque o seu capital está todo mais que pago, duplicada ou triplicadamente pago, e o capital restante teria meios de obter lucros que pagassem seu juro continuando no serviço com que se me embolou em 1857 e 1858, que se ia fazer à Província de Minas Gerais; mas...

Procurador não me enganas :

Tu procuras para ti.

Eu, porém, não dizia isto então, e se me dissessem, não o teria acreditado.

Em todo o caso, os ramais devem ficar a cargo ou da Companhia ou dos distritos. E aqui vem a propósito esta questão levantada pelo poderoso diretor inamovível das estradas, e é, se estas convergentes ou ramais devem ser construídos segundo o sistema barato e moderno. Um ramal de pequeno curso, que traga seus produtos em carros de bitola diversa do da estrada matriz, tendo de fazer baldeação que lhe deve tornar mais caro e menos cômodo o transporte, além do capital empregado no trem rodante diverso, na administração e custeio especial, parece que lhe deve convir mais continuar seus trilhos com a bitola dos da matriz e servir-se de seu trem rodante.

Se porém, o ramal fôr de longa extensão, e, pois, avultadas suas despesas de construção, então parece que mudando de bitola e de sistema consultará melhor os interesses da empresa e dos distritos a que serve. A baldeação no ponto de junção, tendo aliás inconvenientes, serão elles de menor gravame do que as despesas de construção e custeio de toda a linha convergente e extensa.

E, no entretanto, o poderoso diretor inamovível das estradas de ferro e de rodagem, e pensa e disse na Câmara dos Deputados, em contestação ao Sr. Ministro da Agricultura, que o sistema barato e simplificado moderno só serve para os pequenos ramais ! Revelará esta proposição que o poderoso diretor planeja monopolizar para a estrada matriz todos os ramais ? Deixará entrever o plano de dificultar os ramais, vias férreas, para que a União e Indústria os faça de rodagem, e reclame aumento de indenização ou pagamento ?

Assim, a via do prolongamento deve também ser construída pelo sistema barato, que poupa dez mil e quatrocentos contos, dos vinte e seis mil contos pedidos, economizados na construção. Mas a economia não se obtém só na construção ; também no custeio, o que me parece que está demonstrado. O custeio torna-se muito mais barato do que é ; não me lembro a diferença de percentagem, mas o fato é que se torna muito mais barato.

Cumprê tornar mais barato o custeio, atendendo ao grande encargo da fatura da estrada desde o ponto de partida até o ponto terminal em Macaúbas. A construção despenderá, com efeito, soma avultada em razão da extensão de cerca de 70 léguas, pois que o custeio há de ser também dispendioso, porque no custeio de uma estrada de longo curso é indispensável adotar sistema que reduza também o custeio, que é o moderno de trilhos mais aproximados entre si, com muito menor pêso de ferro, e locomotivas e carros menores e muito menos pesados.

Não se diga que a Companhia tem já carros, locomotivas, todo o pessoal necessário para o serviço ; os carros no sistema atual são muito maiores, estragam os trilhos, êstes são muito mais fortes, custam mais dinheiro, mas são estragados muito mais depressa do que os trilhos leves, porque suportam carros e um pêso extraordinário de 70, 80 e 90 toneladas ; tais carros ainda vãos, em meia carga ou ainda em têrço de carga, estragam os trilhos porque a carga constitui o menor pêso do vagão. Ora, o sistema moderno de vagões mais pequenos não tráz êsse estrago ; por consequência, exige reparações e substituições menos freqüentes.

Não obstante os inconvenientes da baldeação no ponto de junção, há lucro em substituir ao sistema antigo o moderno, porque poupa-se no custeio, nas estradas. A administração ou construção

das estradas de 1.<sup>a</sup> ordem, quanto mais suntuosas e riquíssimas forem, exigem mais sólidas pontes para suportar os pesos também colossais dos carros de carga e de passageiros. E tudo isso trás muitas despesas, sobretudo se se adotar o sistema de magnificência com que foi construída a estrada União e Indústria de Petrópolis para o Juiz de Fora, em que a direção tinha percentagem na razão da despesa que fazia; quanto maior era a despesa, maior era a percentagem.

Feitas estas reflexões, fixado o princípio, que convém, que é necessário começar o prolongamento da estrada de ferro para a Província de Minas Gerais, já com direção ao rio das Velhas, para no futuro lá chegar; começar este prolongamento, que desejo muito, porque sou muito amigo da Província de Minas Gerais, desejo muito que as populações tão trabalhadoras, tão econômicas, tão dignas como são as de Minas Gerais, possam fruir o fruto de seu trabalho; logo, com o propósito, ao menos figurado, de o fazer às pressas e sem exame, não me parece sustentável!

Não me fica sentimento nenhum de que contribua para se não prolongar a estrada, porque tenho inteira convicção de que o Governo, independentemente do crédito, que pede, já e já tem meios para a começar e dar-lhe andamento até maio seguinte, em que se discuta e vote o crédito necessário.

Seria ainda preciso que S. Excia. me dissesse; se está firme em que este prolongamento se fará no sentido de novas idéias, e pelo novo sistema; se está ou não compenetrado de que, sendo difíceis as circunstâncias do País, não é pouco poupar-lhe 10.400:000\$000 na construção da estrada, e também grandes somas no custeio?

Qual é, portanto, a opinião de S. Excia. a este respeito? Tem S. Excia. ânimo para impor ao diretor poderoso do prolongamento a preferência ao sistema moderno que manifestou na Câmara dos Deputados?

Tem força para fazê-la executar pelos meios que um Governo tem, quando um seu agente recusa submeter-se à sua ordem ou insinuação?

É questão gravíssima: trata-se de uma soma muito considerável; trata-se do futuro das estradas de ferro no Império.

Quando há dias eu tive de dar parecer sobre o prolongamento da estrada, creio que de Itu, insisti muito em que se admitisse desde logo o novo sistema, sendo as cargas baldeadas na estação do entroncamento na estrada matriz. Insisti e tive o prazer de ver que se compenetravam desta verdade os promotores daquele ramal. É preciso notar que a Província de S. Paulo marcha a olhos vistos

na senda do progresso : seus habitantes compenetraram-se de que a iniciativa individual é o grande móvel da prosperidade e engrandecimento de um povo.

Infelizmente é o oposto do vício que nos domina ; não vício natural porque o brasileiro é trabalhador e empreendedor animoso ; mas vê-se peado de todos os lados, desde a educação até a vida prática. Em nosso País ensina-se o homem a não olhar senão para o preceptor, e depois a autoridade como guia em tôdas as suas ações, quando a instrução livre é o agente que pode preparar homens ativos e empreendedores, como os dos Estados Unidos : *Go ahead* é a sua dívida. Se caem, levantam-se e caminham de novo : *go on* !

O Senado há de ter visto de minhas reflexões que não fiz senão discutir as questões. Procurei esclarecê-las. Fi-lo mal ?

Não tenho culpa, não possa fazer melhor ; discuti a questão e hei de discuti-la, apesar de doente : quando se trata destas questões importantes, parece-me que volto aos meus 40 anos. O Governo me há de encontrar pronto para coadjuvá-lo, para votar no sentido de não privar a benemérita Província de Minas do prolongamento de sua estrada, e para em próximo futuro a fazer chegar ao rio das Velhas, tornar fácil a comunicação para o rio S. Francisco, que também a deve ter para outras Províncias. Assim Deus me ajude, que ajudarei ao Governo» (*muito bem* !).

O Sr. Leitão da Cunha requereu verbalmente que se prolongasse por mais duas horas a sessão de hoje.

Pôsto a votos o requerimento, e tendo antes saído do salão o Sr. Ministro da Agricultura, foi aprovado.

O Sr. Barão do Rio Grande, como orador da deputação que fôra levar a sua Majestade o Imperador os autógrafos dos decretos da Assembléia Geral, um que autoriza o Governo a despende a quantia de 450:000\$000 para cunhar moedas de níquel, e outro fixando a despesa e orçando a receita geral do Império para o ano financeiro de 1871 a 1872, declarou que a deputação comprira a sua missão, tendo sido introduzida na forma do estilo ante o mesmo Augusto Senhor, que se dignara de responder : que examinaria

O Sr. Presidente disse que a resposta de Sua Majestade o Imperador era recebida com muito especial agrado.

Entrando de novo no salão o Sr. Ministro, continuou a discussão do art. 1º da proposta.

O Sr. *Silveira da Mota* — «Senhores, será, porventura, sóbrehumano que o Sr. Ministro da Agricultura dê duas palavras de resposta ao nobre senador pelo Pará, quando o discurso dêste

nobre senador acabou por uma pergunta ? Está se aperfeiçoando a tática !

O Senado deve ser indulgente e V. Excia. também, com um orador que, em hora tão adiantada e sem a previsão desta alternativa estratégica, tem de ocupar a atenção desta Câmara sobre um assunto tão importante como este. Eu, porém, conto principalmente com o reconhecimento que o País há de fazer dos nossos esforços, porque elle é testemunha de que, nesta sessão, ainda nem o Govêrno nem a maioria empregou um esforço tamanho para fazer passar qualquer outra medida !

Reformas muito importantes, reclamadas pelo País, ficaram nas pastas, nas gavetas das comissões ; a nenhuma deu o Govêrno andamento, e ainda ultimamente lá está na outra Câmara, se é que não veio já para o Senado, a reforma da Lei de 3 de dezembro. . .

O *Sr. Cansansão de Sinimbu* — Isso não tem vantagem. . .

O *Sr. Silveira da Mota* — Nem reforma da Lei de recrutamento, nem reforma da Lei da guarda nacional, nem reforma da Lei de 3 de dezembro ; nada disto, senhores, precisou d'este esforço dos Srs. Ministros ; e agora fica patente ao País o menoscabo com que elles trataram êsses assuntos importantíssimos. . .

O *Sr. Cansansão de Sinimbu* — Apoiado.

O *Sr. Silveira da Mota* — Pospondo-os a uma medida de crédito para uma obra pública que, conquanto seja de muito interesse para o País, não podia padecer pelo adiamento de seis meses, quando o Govêrno ilegalmente já usou de um crédito para dar andamento às obras das 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> secções da estrada de ferro de D. Pedro II.

O Govêrno já abriu um crédito, que não podia abrir, para fazer face às despesas do andamento dessas obras ; e a opposição, senhores, foi tão benévola que não fêz uma só observação sobre essa ilegalidade, diante da perspectiva da utilidade reconhecida do serviço que se estava fazendo. Vêde como o Govêrno retribui a opposição do Senado ! Vêde como são improcedentes as imputações que se fazem à opposição, de querer contrariar os melhoramentos materiais do País, as suas estradas de ferro, só por sistemática resistência ao Govêrno !

Mas, senhores, para esta obra abre-se um crédito para uma medida de confiança ; vai-se dar dinheiro ao Govêrno, não menos de 35.000:000\$000, e isto sem exame, sem investigação técnica ; quer o Govêrno forçar o corpo legislativo a dar-lhe uma medida destas no fim da sessão, depois de . . . (não quero usar da frase), depois que obteve a lei do orçamento no fim de uma segunda

prorrogação que a opposição generosamente deixou concluir sem mais exame, sem tomar parte alguma na 3ª discussão desta lei.

E é esta a retribuição do Govêrno ao procedimento da opposição! Quando quizerem, Sr. Presidente, como eu diviso na maioria, imputar-nos o desejo de procrastinar esta discussão, responderemos perante o País, para quem apelamos: «demos a lei do orçamento, sem um discurso na 3ª discussão!» Porém o Govêrno fêz um artificio; prorrogou a sessão para 30 do corrente; para ter a lei do orçamento? demos-lhe a lei no dia 22, e quer agora mais: venham os 35.000:000\$000.

Ora, Sr. Presidente, V. Excia. reconhecerá, o País há de reconhecer (embora a maioria desconheça), que nestas condições a opposição devia contar que a discussão dêste crédito já estava adiada. Ontem não viemos a esta casa, porque anteontem, depois de votado o orçamento, quando esta Câmara estava já em debandada, quando todos estavam ansiosos para se retirarem, tendo alguns illustres membros, que se tem de retirar para as Províncias, tomado passagem até no paquete; quando todos nos diziam que os nossos trabalhos estavam acabados, no fim da sessão foi que correu aqui o boato, foi que um nobre deputado por Minas, diretor da Estrada de Ferro de D. Pedro II, espalhou nas ante-salas desta casa que o decreto de prorrogação havia de vir. Eu não acreditei que os decretos de assinatura imperial fôsem annunciados nas ante-salas do Senado por quem não é ministro; mas assim foi.

*O Sr. Almeida Albuquerque* — O decreto chegou primeiro à Câmara dos Deputados do que aqui.

*Um Sr. Senador* — Era segrêdo.

*O Sr. Silveira da Mota* — Não sei se era segrêdo ou não; o que sei é que não sabia, e que muitos amigos meus não sabiam, que muitos membros da maioria não contavam que houvesse terceira prorrogação. Êste é que é o fato. O decreto de prorrogação leu-se depois de aprovado o orçamento! (Apoiados).

Assim, senhores, deixamos de vir a esta casa ontem porque, tendo-se terminado a prorrogação no fim da sessão, era explicável que uma terceira prorrogação tivesse vindo na previsão de que o orçamento não fôsse aprovado sem discussão; mas desde que o orçamento tinha passado, não se tendo realizado difficuldade na sua passagem, era de presumir que o decreto de prorrogação não tivesse effeito, e por isso não viemos.

Mas isto tudo serve para justificar, Sr. Presidente, como disse, a complacência que merecemos para sermos forçados a vir tratar dêste assunto sem preparação, para tratar assim de matéria tão importante, e até tão positiva.

A resposta da ilustrada maioria a esta observação minha, creio que é óbvia : «pois sente-se, não fale: para que vir tomar tempo ?». Não, senhores, eu não venho tomar tempo ao Senado; venho somente fazer um protesto com minhas palavras contra o abuso da força que faz a maioria do Senado, querendo discutir um crédito desta ordem, uma lei desta importância, quando não pode o Senado emendar esta lei, porque não há Câmara dos Deputados mais para discutir as emendas que o Senado fizesse ; de sorte que somos forçados a discutir uma lei na alternativa de aprová-la, com os votos certos da maioria para esta aprovação, sem a previsão de que a lei pode ser emendada.

Assim não há discussão constitucional de uma lei. No nosso sistema, desde que o projeto de lei vem de qualquer das Câmaras, está sujeito à eventualidade de emendas; porém o projeto que está entre nós, está sem esta eventualidade, é uma faca aos peitos. Mas nós temos ao menos o direito do protesto. Respondo, pois, aos senhores que dizem que o expediente era calar-me, que não aceito o conselho ; com a palavra do Parlamento é que hei de fazer o meu protesto, e hei de fazê-lo, discutindo esta medida, mostrando que ela não está no caso de ser aprovada.

Mas, ainda uma observação prévia. O Ministério tem muito empenho em fazer passar esta medida ? Acha de tal necessidade fazer passar este crédito nesta sessão para que as obras da estrada de ferro não parem, para que o serviço das nossas comunicações não fique prejudicado, de maneira que não se possa remediar, e por isso quer que este crédito de 35.000:000\$000 passe por força nesta prorrogação ? Creio poder demonstrar que não.

Em primeiro lugar, observarei que se o Govêrno tivesse este empenho que hoje ostenta ; se tivesse este empenho de fazer passar a medida em vista de um interêsse público que se quer satisfazer, o Govêrno tinha este projeto já há algum tempo no Senado, desde o dia 6 do corrente e não me consta que o Ministério tivesse feito esforços para que êle tivesse andamento.

As comissões deram seu parecer com a maior presteza, creio que o projeto veio da Câmara dos Srs. Deputados em princípio de setembro, e as comissões do Senado deram logo seu parecer sobre êle talvez, no mesmo dia.

Tal era a recomendação com que veio da Câmara.

O SR. PRESIDENTE — V. Excia. dê-me licença para fazer uma observação. Devo ser franco e leal ; duas ou três vêzes se me pediu para dar ordem do dia ao projeto de que se trata ; e eu duas ou três vêzes observei ao Sr. Presidente do Conselho que me

parecia que não convinha que a resposta do crédito se desse para ordem do dia pelo menos naquela ocasião.

Devo esta declaração ao Senado, e ao Sr. Presidente do Conselho.

O *Sr. Silveira da Mota* — Agradeço a declaração de Vossa Excelência, porque esclarece o debate, muito mais porque eu já sabia disto, sabia que o Governo tinha cedido à observação que Vossa Excelência lhe fez, e que foi muito razoável, porque o que V. Excia. fez foi aconselhar ou dar um parecer muito justo; a lei do orçamento devia preferir a tudo, e foi a que se reduziu a observação de V. Excia.

Mas V. Excia. sabe que estavam aqui na 1ª parte da ordem do dia outros assuntos. Se o Governo tivesse muito empenho, apesar da observação de V. Excia., ele diria: — «Temos muito empenho no crédito dos 35.000:000\$000; pedimos, pois, a Vossa Excelência, que o ponha na 1ª parte da ordem do dia, ficando a 2ª para a discussão do orçamento». O Governo, porém, não fez este pedido; por consequência procede a minha primeira razão de que o Governo até há pouco não olhava para este assunto com a preferência que está mostrando hoje. Depois que o Governo teve a lei do orçamento, foi que apareceu o seu empenho pelo crédito; isto é que é o fato; logo o empenho do Governo pelo crédito é novo. E seria curioso, Sr. Presidente, mas eu não o farei, seria curioso inquirir a razão desta novidade... Mas eu paro aqui!

Mas vou dar a segunda razão de falta de empenho do Governo.

O Governo quer um crédito de 35.000:000\$000 para fazer face às despesas da continuação dos trabalhos das 3ª e 4ª secções, e prolongamento da 3ª até ao rio das Velhas. O Governo, senhores, não pode deixar de ter consciência da superfluidade do crédito que pede; é um luxo de arbitrio, e uma sustentação de força que o Ministério quer fazer; é uma exageração de arbitrio, que ele vem rematar na terceira prorrogação da sessão legislativa deste ano, essa demonstração excessiva que o Ministério tem dado de que o Governo de nosso País é Governo absoluto; que não precisa de Câmaras, senão como um simulacro do sistema representativo, porque quando faz seus pedidos basta que diga que precisa, basta que um curioso de estradas de ferro, bem amparado por sobras altas, diga que são precisos 35.000:000\$000 para se ir ao rio das Velhas; basta isto, para que o Governo redija uma proposta em termos muito gerais, sem demonstração técnica nem financeira da obra: e isso é o bastante, para que o Governo possa aproveitar-se de uma terceira prorrogação, depois de estar servido com um or-

çamento, vindo hoje aqui nos dizer simplesmente: «Votai essa proposta dos 35.000:000\$000, que nós queremos, porque queremos!».

Mas aqui mesmo, Sr. Presidente (aqui está a demonstração de que o Governo não achava necessário este crédito) eu faço justiça aos honrados ministros e queria vê-los fora do Ministério, votando por um crédito desta natureza... não votariam: é impossível que, fora do Ministério, como simples senadores, viessem aqui votar por este crédito pela falta absoluta de demonstração, e pela pressa, pelo afogadilho, pela precipitação com que sua aprovação é exigida em uma terceira prorrogação, e quando se diz à opposição: «Hão de falar até as 5 horas, porque aliás havemos de pô-los aqui em torturas, e obrigá-los a aprovar, seja como fôr!»

Estão abusando da força, Sr. Presidente, parecendo ignorar que a força arbitraria dos governos tem uma sanção inexorável, sem cogitarem ao menos que não há Governo que abuse dela, que não espie sua temeridade!

Não era debalde, não era em vão, senhores, que eu todos os dias lamentava que esta fatal guerra do Paraguai tivesse vindo extinguir os últimos vestígios do Governo representativo, que já tão escassamente se assinalavam na nossa terra.

Levantou-se, assoberbou-se a onda do liberalismo, que ameaça submergir tudo! É como explico este pedido indemonstrado de 35.000:000\$000, que a todo transe se quer arrancar ao corpo legislativo na última hora de uma terceira prorrogação. Hão de arrancá-los, não há argumento contra a força; mas ao menos estas poucas e débeis vozes da opposição hão de ser ouvidas pelo País, hão de calar na opinião pública, e há de chegar o dia, senhores, em que este pobre País há de fazer justiça inteira aos ministros que abusam da força no Parlamento, e a quem assim perverte a nossa forma de Governo.

Sr. Presidente, o Ministério mesmo não fazia empenho pela passagem desta lei: estou na demonstração desta proposição. O que queria o Ministério? Segundo se colige das observações que o nobre Ministro da Agricultura fez na exposição de seu pedido do crédito, o nobre ministro o que disse de razoável, (como reconheço), foi que o rendimento de 2.400:000\$000 ou 2.500:000\$000 da estrada de ferro, ou mesmo de 3.000:000\$000 segundo está orçado para depois que ela chegar ao Pôrto Novo do Cunha, não é suficiente para a continuação das obras das 3ª e 4ª secções no ano financeiro: e que, portanto, há necessidade de aproveitar o pessoal, e material que se começou a empregar e de aproveitar as aptidões de profissionais que começaram a tomar parte na execução desses trabalhos, que era preciso maior

soma para fazer face à perspectiva da conclusão da 4.<sup>a</sup> secção até a Cachoeira e da 3.<sup>a</sup> até o Pôrto Novo do Cunha. Pois bem, êste, Sr. Presidente, é que era o empenho do Govêrno, e isto transparece das palavras do honrado ministro que eu vou ler — (Lê).

O empenho, pois, do Govêrno, empenho razoável, era concluir as 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> secções...

*O Sr. Silveira da Mota* — ... mas, para concluir as 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> secções, já a administração da estrada, sem autorização legal, mas por decreto do Govêrno, estava applicando o rendimento da mesma estrada.

Dirá, porém, o nobre ministro: «Não eram bastantes 2.500:000\$000, nem mesmo 3.000:000\$000», na hipótese de ter já chegado a estrada ao Pôrto Novo do Cunha, pela aquisição que ela faria então da colheita dessa zona, além de Entre Rios. Ora, se assim é, se êste era o pensamento, por que razão, estando reunido o corpo legislativo, o Sr. Ministro da Fazenda não obrigou o Sr. Ministro da Agricultura a vir pedir um crédito para a conclusão dêsses trabalhos das 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> secções, que estão sendo feitos ilegalmente?

Digo que estão sendo feitos ilegalmente, porque o Ministério não podia estar fazendo essas despesas de construção (não é conservação) e de continuação da linha, embora a linha estivesse decretada, não tendo fundos destinados para isso. Esta é que era a doutrina ortodoxa constitucional; isto é o que aprendi desde os primeiros anos da minha vida política; isto é o que aprendi ali com o Sr. Visconde de Itaboraí; mas perdi o mestre. S. Ex.<sup>a</sup> deu-me esta lição, e eu acho que agora êle me reprova. Os trabalhos das 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> secções, o Sr. Ministro da Agricultura não podia continuá-los, sem fundos votados pelo corpo legislativo; entretanto S. Ex.<sup>a</sup> continua êsses trabalhos.

Mas, Sr. Presidente, se êste, que era o pensamento e o empenho do Govêrno, acabar as 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> secções, não podia ser satisfeito com a renda da estrada de ferro que se applicasse anualmente a essa construção, o que se seguia? O nobre ministro devia vir ao corpo legislativo e dizer: «Preciso de 8.000:000\$000 e, como a renda da estrada é de 3.000:000\$000, basta que o corpo legislativo nos dê 5.000:000\$000». Isto é que era confessável, Sr. Presidente; mas a proposta que se discute eu não acho nem confessável.

Portanto, senhores, êsse empenho do nobre ministro podia estar satisfeito, sem nos fazerem essa violência, que há de ser levada em consideração. Esta lição parlamentar há de ser profícua, o País há de aprender alguma coisa, à vista do que se está

fazendo hoje no Senado, há de saber que a maioria tem laço de couro para asfixiar a opposição; há de aprender e este ensino do povo é eficaz sempre; ninguém faz no dia de hoje despotismo, violências, que não pague.

*O Sr. Cansansão de Sinimbu* — Apoiado.

*O Sr. Silveira da Mota* — Esta violência inaudita, é sem exemplo dos annos do nosso Parlamento; isto apesar das notícias da França e da Prússia! Os senhores não tiram nenhuma lição para si daqueles exemplos? A exageração do imperialismo francês deu em resultado a ruína de uma nação tão grande, tão coberta de glórias em todos os tempos; por que, senhores? Pelo abuso da força, pelo 2 de dezembro, pela centralização, pela falta de representação nacional e de garantia para o povo.

*O Sr. Zacarias* — E pelo Império do México.

*O Sr. Silveira da Mota* — Tudo isso está dando em resultado que um povo guerreiro, sempre o primeiro nos campos de batalha, esteja reduzido a ver prisioneiro seu primeiro chefe. Aprendam e ensinem; que os senhores não têm só obrigação de aprender, têm obrigação de ensinar a quem devem ensinar.

Mas, Sr. Presidente, que luxo de arbitrio é este? Assim como o Sr. Ministro tirou 2.700:000\$000, que não podia tirar, do orçamento para fazer despesas com a continuação de caminhos de ferro não autorizados, podia ter tirado 8, 9 ou 10.000:000\$000. O crédito para essas despesas veio à nossa notícia no orçamento, Sr. Presidente, e elle lá passou incólume sem a mais pequena observação. Pois para o ano o nobre ministro, se durar até lá, o que não desejo, porque está concorrendo para essas cenas que me estão scandalizando muito, e eu nunca pensei que o nobre ministro chegasse ao ponto de acompanhar essas coisas; pois para o ano, dizia eu, tirasse 8, 9 ou 10.000:000\$000, e não nos forçasse a vir fazer nosso protesto das 3 horas da tarde até as 5 horas.

E depois, senhores, ainda uma outra violência maior: eu que tenho assunto pertinente, positivo, técnico, para falar nesta matéria seis ou oito horas, estou obrigado a não falar mais quando forem cinco horas da tarde.

*O Sr. Leitão da Cunha* — Podem pedir nova prorrogação.

*O Sr. Silveira da Mota* — Serei obrigado a interromper o meu discurso, porque isto por ora não é júri inglês, Sr. Presidente; não nos queiram reduzir à fome.

*Uma voz* — Também estamos aqui.

O *Sr. Silveira da Mota* — Quantos estão? Mui poucos e o orçamento pode dar para alguma despesa extraordinária.

O *Sr. Presidente do Conselho* — Isto é uma insinuação injuriosa à maioria do Senado: eu protesto.

O *Sr. Barão do Bom Retiro* — É muito.

O *Sr. Silveira da Mota* — Não há injúria nenhuma, Sr. Presidente; peço a V. Ex.<sup>a</sup> que me deixe a honra de dar tôda a satisfação ao nobre ministro apesar de que da bôca de V. Ex.<sup>a</sup> ela seria mais solene. Não era preciso que o nobre ministro protestasse, porque não estou me referindo senão a algum expediente que por certo não destrói a independência de ninguém. Suponhamos que se tivesse tomado alguma providência econômica para os senhores poderem demorar-se mais tempo do que nós: é coisa que desdoure a alguém tomar algum sanduiche e um cálix de madeira? O nobre ministro conhece-me e sabe que eu não era capaz de fazer uma alusão injuriosa; respeito muito os caracteres. Se alguma alusão há, é coisa que não podia importar quebra de independência dos representantes da nação. Eles não estão ainda no caso de darem-se por sanduiches. (*Há diversos partes*)

Ora é boa! Querem os senhores estar apertando o laço de couro e não querem que nem ao menos se grite! Deixem-nos ao menos gritar enquanto a asfixia não é completa. Ia-me esquecendo referir ao nobre senador pela Província do Rio de Janeiro que também reclamou dizendo: «É muito».

Pois eu acho que era muito pouco.

O *Sr. Barão do Bom Retiro* — Foi por causa da palavra «orçamento».

O *Sr. Silveira da Mota* — A palavra «orçamento» é uma das que se proferem mais nesta casa.

O *Sr. Barão do Bom Retiro* — Está dada a explicação.

O *Sr. Silveira da Mota* — Senhores, em caso algum o nobre ministro devia pedir um crédito de 35.000:000\$000. Ainda quando S. Ex.<sup>a</sup> quizesse começar o prolongamento, mesmo nessa direção do rio das Velhas, o mais que se podia pedir eram 6 ou 8.000:000\$000; então eu compreendia; era racional o pedido de crédito. Embora militasse outra razão, mesmo contra o pedido de 6 ou 8.000:000\$000 porque o nobre ministro não devia começar o prolongamento sem saber onde êle ia parar, e podia, começando, cometer um êrro que importasse perda de despesa, ao menos, Sr. Presidente, o nobre ministro podia colorir o seu pedido dizendo

ao corpo legislativo: «Eu peço, sòmente aquilo que segundo as eventualidades razoáveis, pròximamente poderei gastar.»

O nobre ministro faz tenção de gastar os 35.000:000\$000 de uma só vez? Não faz, então o que quer fazer de tanto dinheiro? Eu preciso muito de inquirir a intenção com que o nobre ministro quer tanto dinheiro de uma vez? Se o nobre ministro está atarefado com as 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> secções que ainda não estão acabadas; se o que deseja é aproveitar o pessoal técnico e o material que sobram das obras das 3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> secções, para continuar o prolongamento, tem muito com que se entreter, não precisa de dinheiro senão o necessário para acabar a 4.<sup>a</sup> secção e a 3.<sup>a</sup>. Daqui a sete meses que naturalmente nos encontraremos, se não houver mudança de Ministério, o que não está fora das leis da natureza, o nobre ministro vinha ao corpo legislativo e dizia-nos: «Os 8.000:000\$000 estão gastos, dêem-me mais dinheiro». Já se viu, senhores, um Govêrno vir pedir ao corpo legislativo um crédito de 35.000:000\$000, quando não tem a perspectiva do emprêgo immediato da quantia?

O Sr. Zacarias — Para gastar em oito anos.

O Sr. Silveira da Mota — Segundo os seus dados, segundo o cálculo do director...

O Sr. Zacarias — Que é a alma de tudo isso.

O Sr. Silveira da Mota — Que é certamente a alma de tudo isso, os 35.000:000\$000 só se podem gastar em oito anos e o nobre ministro os vem pedir de um jacto! O que quer dizer isto? O Ministério pretende agora dar dinheiro a juro? Não sei o que há de fazer com os 35.000:000\$000.

Ora, senhores, se acaso as circunstâncias gerais do mundo europeu fôsem tais que pudessem aconselhar um govêrno providente a aproveitar uma ocasião favorável de empréstimo, se *verbi gratia*, o dinheiro do mercado que fornece capitais para essas emprêsas brasileiras, estivesse por juro tão baixo que convidasse a previdência de nosso Govêrno a ir fazer um empréstimo, eu diria: «O Govêrno quer fazer uma especulação que pode ser em proveito do País». O juro em Londres está às vêzes a 3 % e a menos; se estivesse nestas circunstâncias por condições normais que não fôsem accidentes da guerra européia, que explicam hoje a baixa da taxa do juro na Inglaterra, apesar da guerra que arde na Europa, eu diria: «O Govêrno quer fazer uma especulação. quer aproveitar um mercado favorável para fazer um empréstimo e evitar o ter de fazê-lo em condições mais onerosas, quando êsse mercado não lhe ofereça tais vantagens». Porém isto não se dá, senhores.

A guerra entre a França e a Prússia agita hoje todo o mundo europeu; há muito pouca consciência de estabilidade em todos os Estados, e mercados a que êsse grande acontecimento pode afetar; de maneira que hoje algumas pessoas se admiram de que a taxa do juro do Banco de Inglaterra tivesse baixado em presença de uma guerra entre a Prússia e a França, guerra suscetível de propagar-se, e que ameaça todos os grandes interesses europeus; mas nós sabemos que êsse estado do mercado inglês, onde costumamos ir procurar capitais, é devido a circunstâncias especiais, que podem desaparecer de um momento para outro. Quando o mundo todo está abalado, não é para maravilhar que o mercado de Londres inspire mais confiança e chame a si capitais que para ali emigram com receio de situações mais precárias em outros países; mas esta condição não pode inspirar confiança ao Ministério a ponto de convidar-lhe a cobiça de querer fazer um empréstimo vantajoso, porque o juro do Banco da Inglaterra baixou.

S. Ex.<sup>a</sup> o Sr. Ministro sabe que, apesar destas circunstâncias econômicas da Inglaterra, outras emprêsas comerciais e industriais olham para a perspectiva da praça de Londres com uma quase certeza, ou pelo menos probabilidade de não acharem ali alternativa para a facilidade de crédito. Muitas emprêsas, senhores, estão concebidas mesmo entre nós, que espreitam as circunstâncias do mercado de Londres. E estão reconhecendo que, apesar de tôdas as vantagens que uma emprêsa destas pode oferecer aos emprestadores do capital inglês, elas não acham «chance» de obter solução à sua pretensão. Mesmo no Brasil há muitas emprêsas que têm sido desalentadas de procurar a bolsa de Londres, porque, apesar do juro baixo do Banco, estão estremecidos os interesses e abaladas tôdas as confianças, porque os particulares preferem antes ter seu dinheiro no Banco da Inglaterra, por um juro baixo, do que dá-lo para uma emprêsa a duas ou três mil léguas de distância. Apesar da perspectiva de paz paraguaia, que nós temos depois dos acontecimentos de Aquidaban, e por mais que mandemos para Londres a noticia de que o Brasil está em paz, apesar do nobre Ministro dos Negócios Estrangeiros já ter vindo do Paraguai, o que é um grande sinal de que a guerra acabou, e nos ter assegurado que o que falta é a paz ser proclamada, apesar disto tôdas as nossas grandes emprêsas industriais, que procuram a sombra dos capitais ingleses, não se animam a apresentar-se naquele mercado. Pois é nessas circunstâncias, senhores, que o nobre Ministro da Agricultura vem de um jacto pedir os ..... 35.000:000\$000, na expectativa de poder contrair o empréstimo? Não é possível.

E note o Senado que eu encaro por esta face a questão em relação à alternativa de se contrair um empréstimo externo para a

continuação dessas obras improvisadas de estradas de ferro, porque me parece que seria esse sem dúvida alguma o melhor expediente que o Governo podia tomar, de preferência ao expediente de recorrer aos capitais nacionais. Isto é uma contenda minha que já este ano duas vezes tenho instalado nesta casa, em opposição, que muito lamento sempre, ao nobre Ministro da Fazenda: é S. Ex.<sup>a</sup> achar que os capitais brasileiros, que há e não chegam para as nossas pobres indústrias, hão de estar sendo absorvidos em detrimento da lavoura, do comércio e de tudo pelo Governo, para seus consumos improdutivos, para as suas emissões e apólices.

Por isso eu acho que o nobre Ministro da Agricultura, se tivesse de fazer um empréstimo, teria de recorrer aos mercados estrangeiros, cujos capitais já têm feito a máxima parte das nossas emprêsas de viação férrea. Se o nobre ministro também envesga os olhos para as apólices, se quer fazer estradas de ferro com apólices então dou ainda por mais bem empregada a opposição que lhe faço. Fazer estradas de ferro com apólices é o maior desatino que o Governo pode praticar.

Ora, senhores, o nobre ministro não nos disse quais são suas vistas a respeito do modo de obter este empréstimo dos ..... 35.000:000\$000, portanto, estou no meu direito querendo devassar a consciência do nobre ministro, perguntando-lhe como é que pretende reduzir a dinheiro esta autorização. Eu já demonstrei que se o nobre ministro quisesse hoje contrair esse empréstimo no estrangeiro, faria uma operação ruinosa, pelo menos em condições menos favoráveis do que se o estado da Europa fôsse diverso daquele que é. Mas se o nobre ministro quer fazer estradas de ferro pedindo dinheiro ao País e o nobre Ministro da Fazenda facilitando-lhe os bilhetes do Tesouro e a emissão de apólices, «*quod Deus avertat*», isto é o maior desatino que se pode fazer.

Eu não sei mesmo qual é o outro alvitre que o nobre Ministro da Fazenda tem, se acaso o senhor Ministro da Agricultura o apertar por algum pagamento de estrada de ferro quando não houver dinheiro; não sei se o nobre Ministro da Fazenda fará a descortesia de negar o pagamento de alguma ordem do nobre ministro.

O Sr. Zacarias — Os jornais já falaram de uma ordem que deixou de ser paga.

O Sr. Silveira da Mota — Os cordéis da bolsa estão lá; se o Sr. Ministro da Agricultura precipitar a prolongar-se muito, apertam-se os cordéis e S. Ex.<sup>a</sup> fica mal; vão os avisos para o Tesouro, deixam de ter o «cumpra-se» e S. Ex.<sup>a</sup> fica desmoralizado; é isto que eu não quero.

Não sei como o Sr. Ministro da Fazenda há de dar dinheiro se o Sr. Ministro da Agricultura prolongar-se muito. Por ora o artifício tem sido emitir bilhetes do Tesouro e apólices. Os bilhetes do Tesouro têm diminuído um pouco, do estado a que já chegaram; o Sr. Ministro da Fazenda, muito prudentemente, não tem facilitado a recepção de todo o dinheiro que levam ao Tesouro; faço até justiça reconhecendo esta prudência do nobre ministro, porque se desgraçadamente o Sr. Ministro da Fazenda facilita essa recepção, irá tudo que há de sobras em nossa circulação. V. Ex.<sup>a</sup> viu ainda há poucos dias que o Banco do Brasil, para não dar dinheiro sobre hipoteca, e para não descontar nesta praça, quando tem 1:000\$000 compra uma apólice, quando tem algum dinheiro compra bilhete do Tesouro. E não é só o Banco do Brasil; as carteiras de quase todos os estabelecimentos bancários do Rio de Janeiro, como se pode verificar pelos seus balanços, consistem em grande parte em bilhetes do Tesouro; de maneira que se o Sr. Ministro da Fazenda se alargar tira todo o vintém que houver por aí, fica tudo na mão do Govêrno e isto torna-se um socialismo detestável; teremos o Govêrno querendo ser o centro de tôdas as subsistências sociais, querendo que ninguém possa meter um bocado na bôca se não o receber do Tesouro: em suma, matando tôda a fôrça, tôda a atividade individual.

Se não é em bilhetes do Tesouro é em apólices; de maneira que se o nobre Ministro da Agricultura prolongar-se muito, o Sr. Ministro da Fazenda ver-se-á na necessidade de continuar a emitir apólices, precipício em que êle está, e então temos estrada de ferro feita com apólices e isto é, como já disse, um grande desatino, porque, perguntarei eu, com que é que o Govêrno paga o juro das apólices, 7, 7  $\frac{1}{2}$  e 8 %, se isso fôr andando assim?

Essa alça fosfórica das apólices tem de cessar, porque sabemos que com a certeza de que o Govêrno não as emite durante certo tempo, os bancos estão tirando partido disto, e levantando artificiosamente a cotação; mas se acaso baixar o preço das apólices, seu juro vem a ser de 7  $\frac{1}{2}$  % ou de 8 %, ou de mais, elas já pagaram mais; e donde é que o nobre Ministro da Fazenda tinha dinheiro para pagar os juros das apólices? Era da lavoura? Era dos impostos que a lavoura paga? Era dos direitos de exportação, dos quais 4 % hoje pertencem à receita geral? a que se reduz então a operação quando se trata de fazer estradas de ferro com apólices? Reduz-se ao seguinte: é que o lavrador que quer estrada de ferro para ter melhor transporte, mais breve, mais cômodo e mais barato, em lugar de ter esta vantagem, que se alega no relatório, de que a lavoura teve um lucro de ..... 60.000:000\$000 na exportação de seus produtos, pela diferença

dos gastos de transporte, pela vantagem de ter estrada de ferro, a lavoura, em vez de ter diminuição vem a ter acréscimo de gasto de transporte, porque então nós havemos de sobrecarregar o transporte do café, do açúcar, do algodão, e dos outros gêneros com 7 ou 8 % de juro que o lavrador mesmo, sem o saber vai pagar e que é correspondente aos juros das apólices com que se fêz «rail» e vagão.

Portanto, Sr. Presidente, o nobre ministro não tem outra saída, nos há de dizer para que quer 35.000:000\$000 de um jacto. É para reduzi-los a apólices e ficarem elas pertencendo à administração da estrada de ferro? Pois o nobre ministro acha que o diretor desta estrada saberá cobrar os juros de apólices melhor do que S. Ex.<sup>a</sup>? Não creio. Então o que quer S. Ex.<sup>a</sup> fazer com os 35.000:000\$000? Aqui há coisa, Sr. Presidente.

Não posso crer que o Govêrno não veja todos êstes inconvenientes que tenho observado; o Govêrno sabe disto ainda mais do que eu, mas eu é que não posso acertar com o emprêgo que o nobre ministro quer dar aos 35.000:000\$000, para uma obra que se há de concluir daqui a oito anos.

Que precipitação é esta? Pois para uma coisa que se tem de gastar em oito anos pede-se já dinheiro ao povo? O povo é o melhor juiz do emprêgo dos seus capitais, e êstes 35.000:000\$000 vão sair de sua algibeira com esta antecipação tôda. Mas é a doutrina que voga entre nós; o Govêrno é tutor de todos os interesses individuais êste povo é um povo estúpido, não sabe guardar seu dinheiro, e portanto é preciso dá-lo ao Govêrno para guardar; é ao que se reduz esta teoria socialista do Govêrno, é ao que se reduz esta asiática tutela, que mata tôdas as indústrias, tôdas as concepções individuais; porque tudo, se não toma o Govêrno para tutor, definha e morre; e, Sr. Presidente, em um país onde definha tudo que não está à sombra do Govêrno, também tudo quanto vive definhado está, porque à sombra do Govêrno só se vive definhado.

O Govêrno assemelha-se a essa árvore do deserto a cuja sombra o viajante procura repouso, e amparo dos raios do sol, mas acha a morte. A ação do Govêrno é quase sempre maléfica.

Ora, tenho feito esta diligência tôda para ver se arranco ao nobre ministro sequer uma palavra que negou tão avaramente ao nobre colega senador pela Província do Pará, que tratou aqui de questões ainda mais importantes sem dúvida, do que estas de que tenho tratado; que considerou a questão por tantas faces a que pediu a S. Ex.<sup>a</sup> uma resposta, não em discurso, porque nós sabemos que S. Ex.<sup>a</sup> não tem licença para fazer discurso. «Não faça discurso, Sr. Ministro da Agricultura, olhe que isto é o

que elles querem. Mas, senhores, duas palavras a um senador que fêz discurso de três horas, como o Sr. Souza Franco, não é muito, não leva tempo; ao menos diga S. Ex.<sup>a</sup> sim ou não; isto se diz a todos, até mesmo a quem pede esmola. É o que estou pedindo, mas tenho bem receio de que me aconteça o mesmo que aconteceu ao Sr. Souza Franco.

Note o nobre ministro que se acaso fizer um empréstimo total dos 35.000:000\$000 querendo precaver-se contra a alternativa de condições menos favoráveis em outra época, isto pode ter um grande inconveniente. Suponhamos que a estrada rende hoje 2.500:000\$000, e chegando ao Pôrto Novo do Cunha rende 3.000:000\$000, que prolongando-se na 4.<sup>a</sup> secção até Barra Mansa ou Cachoeira o rendimento pode talvez aumentar na razão de 40 ou 50%. Eu creio que a 4.<sup>a</sup> secção, quando chegar a Cachoeira há de sem dúvida indenizar os cofres públicos dos sacrificios que se faz agora por acabá-la; o Govêrno deve ter consciência de que a produção dessa linha da Cachoeira até entroncar-se na Barra do Pirai há de compensar muito todo êsse sacrificio.

Mas suponho mesmo que a renda aumente, o que não pode ser em menos talvez dêstes dois ou três anos, porque não espero que as obras de construção da 4.<sup>a</sup> secção tenham a mesma atividade que vão ter as do Pôrto Novo do Cunha, os prolongamentos são: para a Província de São Paulo, não são para a Província protegida e a Província de São Paulo há muito tem razão de queixa dos poderes do Estado por não se ter cuidado dessa secção, que aproveita em grande parte também à Província do Rio de Janeiro, e sòmente à de São Paulo desde o Município de Bananal; mas supondo mesmo que a renda aumente, essa renda não será bastante para o juro do capital que se tomar emprestado para a obra total; e então, senhores, que cálculo é êsse do Govêrno? É ir sacrificar tôda a renda da estrada a pagamento de juro do empréstimo? Por que? Pelo êrro de se contrair o empréstimo total.

Sr. Presidente, eu estou fugindo de entrar na parte principal do meu discurso porque vejo que não terei tempo de esgotá-la; mas vou começar.

Senhores, essa idéia do prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II até o rio das Velhas não é nova; tem sido estudada desde o tempo em que foi dirigida a estrada de ferro por um homem tão inteligente e especial nessa matéria, como é o Sr. Conselheiro Cristiano Otoni, que, um dos mais distintos filhos da Província de Minas, era natural que acariciasse esta idéia e propendesse muito para ela. Além dêle, recorda-se o Senado de que um dos grandes propugnadores dêsse prolongamento foi o nosso falecido amigo Sr. Senador Teófilo Otoni. Mas essa

idéia, senhores, quando appareceu aqui foi objeto até, não direi que foi objeto de reparo, nem mesmo de zombaria, mas houve quem a taxasse de romance inverossimil, ou pelo menos sustentaram que era uma idéia inoportuna; porque, dizia-se, «a estrada de ferro terá de cortar nesse caso a estrada União e Indústria e inutilizá-la».

O Senado sabe que a estrada União e Indústria é uma estrada de rodagem normal e de luxo. Eu não vi na Europa, no tempo em que não havia ainda muitas estradas de ferro, coisa melhor, nem mesmo na Inglaterra, que sempre teve boas estradas de rodagem. Mas nessa época ninguém dizia que o prolongamento da estrada de D. Pedro II podia partir da zona da estrada União e Indústria; pelo contrário, o Senado sabe que eram estradas rivais, que pretendiam sempre correr paralelas querendo-se que a estrada de ferro, sistema mais perfeito de viação, fôsse sacrificada ao sistema da estrada de rodagem União e Indústria. Não estão ainda muito distantes êstes tempos, em que nós vimos por mais de uma vez virem até a discussão do Senado os interesses comprometidos pela estrada de ferro, na pretensão de cortar a estrada União e Indústria. Eu vi fazendeiros dessa zona em luta com a direção da estrada de ferro, pela pretensão de cortar a estrada União e Indústria e a êstes interesses ajuntavam-se os de navegação e estrada de ferro de Petrópolis. O Senado sabe, porque não é negócio muito distante, a colisão que originou, essa luta entre a estrada de ferro de D. Pedro II e a estrada União e Indústria.

Pois bem, senhores, essa idéia do prolongamento da estrada de ferro até o rio das Velhas é uma idéia antiga, mas que retardou-se no seu desenvolvimento, não foi estudada conveniente e oportunamente, porque até certo tempo vingou a concorrência da estrada União e Indústria e por muito tempo as pretensões da direção da estrada de ferro, no sentido de estendê-la pelo vale do Paraíba até Entre Rios, foram contrariadas, acharam resistência; e esta contrariedade, esta resistência explicam a razão por que a idéia do prolongamento na época em que nasceu não foi logo desenvolvida, fazendo-se os estudos técnicos.

Entretanto, tais voltas dá o mundo que a estrada União e Indústria foi que avassalou a estrada de ferro, em lugar da estrada de ferro avassalar a União e Indústria; e agora a idéia do prolongamento para o rio das Velhas, por isso mesmo que já desapareceu a rivalidade, a concorrência entre as duas estradas está sendo desenvolvida precipitadamente.

Olhando-se para os documentos dessa época é que nós podemos julgar com conhecimento de causa e com fundamento a

sem razão dêsse crédito porque tudo quanto em 1864 foi observado acêrca do projeto apresentado na Câmara dos Senhores Deputados, e que, vindo para o Senado, deu depois lugar, em 1867, a um pedido de crédito para estudos, pelo honrado Ministro da Agricultura dessa época, o Sr. Conselheiro Dantas, no Ministério do meu nobre colega senador pela Província da Bahia, tôdas essas idéias de 1864, a discussão de 1866 na Câmara dos Deputados, a discussão de 1867 no Senado, demonstram, senhores, que êste crédito é um monstro. Em todo êste período, de 1864 até hoje, em que se tem elaborado essa idéia do prolongamento da estrada de ferro para o rio das Velhas, ainda não houve um Ministério que se animasse a fazer um pedido da natureza dêste que o nobre ministro fez.

Eu queria, Sr. Presidente, demonstrar agora esta minha proposição confrontando os documentos e os discursos anteriores com os documentos e discursos dêste ano, mas a hora está dada e não quero abusar da atenção do Senado. Em outro d'a demonstrarei com êstes dados que essa proposta do Sr. Ministro da Agricultura está fora de tôdas as condições do govêrno representativo; é um abuso de força do Govêrno sôbre sua maioria; e é um abuso de força ainda mais lamentável da parte da maioria contra estas poucas vozes da opposição, que tão benévola se mostrou a respeito da lei do orçamento (apoiados da opposição. Muito bem).

Ficou a discussão adiada pela hora.

Retirou-se o Sr. Ministro com as mesmas formalidades com que fôra recebido.

O Sr. Presidente deu a ordem do dia para 24.

1.<sup>a</sup> parte (até o meio dia ou antes) — 3.<sup>a</sup> discussão da proposição da Câmara dos Senhores Deputados sôbre pensão mencionada no parecer da mesa número 331.

2.<sup>a</sup> dita das proposições da mesma Câmara sôbre pensões mencionadas nos pareceres da mesa números 332 e 333.

3.<sup>a</sup> discussão das proposições da mesma Câmara sôbre dispensas aos estudantes Cesário Nazianzeno de Azevedo Mota de Magalhães, Sebastião Mendes de Souza e Francisco dos Santos Corrêa.

2.<sup>a</sup> dita aprovando o Decreto de 1866, que declara terem sido concedidas sem prejuízo do meio sôlido diversas pensões, com o parecer da Comissão de Fazenda.

3.<sup>a</sup> dita revogando o artigo 3.<sup>o</sup> do Decreto número 1.591, de 30 de junho de 1869.

Discussão do requerimento adiado.

2.<sup>a</sup> parte (Ao meio dia ou antes) — Proposta autorizando o Governo a contrair um empréstimo de 35.000:000\$000.

2.<sup>a</sup> discussão das proposições relativas aos estudantes Luís Pereira dos Santos, Avelino Pereira de Freitas, Martinho Alvaro da Silva, Pedro de Azevedo e Souza Neto, Agostinho Dias dos Santos Colares e Francisco Marques de Camacho.

Levantou-se a sessão às 5 horas e dez minutos da tarde.

Extraído dos Anais do Senado do Império do Brasil. — Segunda Sessão em 1870 da Décima Quarta Legislatura de 1<sup>a</sup> a 30 de agosto. Volume III — Págs. 258 a 279.

## CAPÍTULO XXI

### A FAZENDA DE SANTANA (1872)

*Echo Americana, Illustrated*, como é o título da primorosa revista que conhecemos por gentileza cativante do poeta Belmiro Braga, tinha como proprietários os Srs. Mackey & Co. e, como redator Wm. Speythe.

O artigo de Zaluar, que damos a seguir, foi extraído do número 20, 1.<sup>o</sup> volume do *Echo*, que appareceu em 29 de fevereiro de 1872.

Este o artigo :

«Depois de visitar os importantes estabelecimentos da Companhia União e Indústria, incluindo a Escola Agrícola, fundada em Juiz de Fora, o viajero curioso não deve deixar de ir ver a fazenda de café e a de criação do Sr. Comendador Mariano Procópio Ferreira Laje, situada a duas e meia léguas de distância da povoação do Rio Novo.

«É ainda à Companhia União e Indústria que devemos as sete léguas de estrada entre o Juiz de Fora e a mencionada fazenda, que foi propriedade da Sra. Baronesa de Santana.

«Partindo às 9 horas da manhã, em uma diligência da Companhia, tivemos mais uma vez ocasião de observar a regularidade com que é feito o serviço e a elegante construção dos veículos, que, com algumas modificações secundárias, serão sem dúvida os melhores d'este gênero que existem no País. O caminho anda-se regularmente em quatro horas, fazendo-se duas mudas de animais nas competentes estações.

«A estrada é das mais agradáveis e pitorescas que se pode imaginar. Por toda a parte se desdobra à vista um novo e mais admirável panorama, no centro de uma natureza luxuriante e cujos terrenos vão se tornando mais ubérrimos, ao passo que nos aproximamos do sertão.

«A pouco mais de uma légua de distância do Juiz de Fora encontra-se o lugar denominado Grama dos Novais. É uma antiga fazenda onde, neste sítio, se estabeleceu um rancho de tropeiros e algumas poucas casas de moradia, cujo solo se ressentia já do declive da serra.

«Encontramos por todo o caminho abundante vegetação e alguns bonitos arbustos de samambaia do mato virgem, planta que tem a particularidade de apresentar os rebentos em forma de mão fechada. É um tronco ereto e delgado de três e mais braços de altura, liso e terminando no tope por uma umbela de fôlhas largas e recortadas.

«Ao entrar na mata de Manuel Vidal, o terreno é mais opulento e assim se caminha uma parte da serra à vista do ribeirão Água Limpa, tendo-se feito a primeira muda dos animais da diligência no lugar conhecido por estação do sertão.

«A estrada continua a ser sempre de notável beleza, aumentando a força da vegetação com a riqueza do terreno: aí encontramos o mais formoso pé de orquídeas que temos encontrado por estes êrmos.

«Passamos a estação de São Vicente, onde se fêz a segunda muda de animais, e que é uma pequena aglomeração de casas de pouca importância, seguindo até a estação de Santana, e avisando de uma das voltas da estrada, que são numerosas, a pitoresca fazenda chamada Santa Teresa.

«A Companhia União e Indústria estabeleceu esta nova carreira de diligências para o Rio Novo, tendo em vista facilitar aos moradores dêste local comunicações aos passageiros, visto que os gêneros já eram transportados por carroças, cujo serviço está perfeitamente organizado.

«As estações que a Companhia mandou construir são vastas; modestas, mas perfeitamente apropriadas ao fim a que se destinam.

«Pouco antes de chegar à estação de Santana acha-se a porteira de entrada para a fazenda do Sr. Comendador Mariano Procópio.

«A elegante construção dos pontilhões e a formosa aléia de bambus, que assombra os lados do caminho, dão logo idéia de que se visita um estabelecimento rural digno de atenção.

«E, de fato, as ruas que conduzem à casa de moradia mais parecem alamedas de um magnífico jardim, que os rudes atalhos de uma herdade.

«A fazenda repousa na vasta planície de um vale, cuja circunferência é formada pelas suaves ondulações das montanhas, coroadas em muitos pontos por imensas e majestosas matas virgens.

«A casa é confortável, porém modesta. Parece que o proprietário, com louvável sentimento tem atendido mais aos cômodos da escravatura e ao aperfeiçoamento das máquinas e das oficinas, que ao seu próprio bem estar.

«Assim, o engenho de café é uma obra digna de grande aprêço. Construído em forma de «chalet» suíço, o seu aspecto exterior é agradável à vista e muito elegante.

«É feito de madeira e divide-se interiormente em dois pavimentos. No térreo movem-se os cilindros, o despulpador, o brunidor e outros pertences e no andar superior, guarnecido externamente de uma linda varanda, descasca-se o grão e é pôsto em movimento o maquinismo geral do engenho, à custa de uma enorme roda, movida pela água artificial e abundantemente encanada para servir de motor.

«O maquinismo do engenho é de invenção do bem conhecido Sr. Guilherme Van Uleck de Lidgerwod, e foi assente em 1868 pelo atual administrador da fazenda, Sr. João Antônio Pereira da Costa Maia, pessoa competentemente habilitada e muito entendida nestas matérias.

«O engenho com todos os seus acessórios, como hoje se acha, importou em cerca de trinta contos de réis. Prepara 350 arrobas de café em 10 horas, isto é, põe-no pronto para ir para o mercado, depois de haver passado por tôdas as operações. O café é lavado no mesmo dia que vem da roça. As tulhas onde se guarda êste produto levam oito mil arrôbas cada uma.

«A fazenda é tôda cortada por caminhos de rodagem e podem visitar-se os mais distantes cafezais em cômodos veículos. As plantações são imensas e o terreno já é em sua totalidade lavrado por arados de invenção do administrador da fazenda, e dos quais existem sete destinados aos cafezais subindo às maiores alturas e quatro apropriados às vargens e às roças de milho. Os primeiros são puxados por cavalos e os segundos por bois.

«São tais as vantagens que tem produzido o arado na preparação do terreno onde se plantaram os cafêzais, que têm chegado a remoçar os próprios cafês velhos, tornando-os de novo vigorosos e produtivos.

«Cada arado faz o serviço de 20 pessoas! Parece-nos que esta salutar experiência não deve ser desaproveitada pelos nossos lavradores, aferrados ainda aos preconceitos da rotina. Por tôda

a parte onde as forças mecânicas substituem com vantagem o trabalho do homem, a civilização progride e a inteligência humana alcança um notável triunfo sobre a matéria bruta e a nobilitação do trabalho.

«Os tanques e os terreiros de pedra são dignos dos outros objetos que já temos observado.

«Há duas espécies de senzalas na fazenda. Uma construída no antigo sistema de casinhas cobertas de sapé e destinadas aos escravos que têm família, e outro de construção moderna e toda de madeira, onde dormem os escravos solteiros.

«O hospital, a botica, assim como as oficinas de carpinteiro e ferreiro correspondem à grandeza e à regularidade do estabelecimento.

«A horta e os pomares atraem singularmente a curiosidade do visitante. O ar embalsamado pelas laranjeiras em flor produz por toda a parte uma suave embriaguez. Há tantas laranjeiras que os seus frutos dourados espalhados pelo chão formam verdadeiros tapetes.

«A rua botânica é curiosa pela imensa quantidade de plantas tanto indígenas como estranhas que a enriquecem. Ai se vê, ao lado da caneleira e do cacau, a cânfora, o sargi, o pandanos, a cerejeira, a ameixeira do Rio Grande, a pereira, a vinha, o castanheiro, o pinheiro da Europa, o buxo, o cravo da Índia, e alguns pés de quina do Peru, que em outros pontos da fazenda vimos plantados em maior porção e nos parece um ensaio vantajoso de cultura pouco conhecida no País e que promete grandes vantagens ao agricultor.

«Quando o viandante percorre estes vastos terrenos e vê por toda parte o útil aliado ao agradável e a felicidade de tanta gente perfeitamente em harmonia com a ordem e a moralidade indispensáveis nesta grandes aglomerações de escravos, inquire naturalmente a quem é devida tão notável regularidade em tão grande complexidade de serviço.

«Se ao Sr. Comendador Mariano Procópio se deve a iniciativa deste grande estabelecimento agrícola e as largas vistas com que o fundou, não menos digno de apreço é o atual administrador da fazenda, cujo nome já citamos acima, e que, pela sua prática, inteligência e sentimentos humanos, tem tornado exemplar a administração desta fazenda. Os cativos são aqui tratados como filhos e não como brutos. Resulta deste sistema serem todos morigerados, cumpridores de seus deveres, honestos, sem vícios, a ponto de há muitos anos ser desconhecido aqui qualquer destes

castigos bárbaros e usuais em algumas de nossas propriedades agrícolas.

«Uma das coisas mais dignas de observar é o tratamento especial consagrado aos crioulos. A mãe amamenta e cuida da criação do filho até que este tenha dois anos de idade, ficando por este fato dispensada por todo este espaço de tempo de qualquer trabalho de roça, e apenas encarregada da costura e outro serviço interno menos pesado.

«No tempo da colheita do café os escravos são remunerados pecuniariamente por todo o excesso de trabalho além da tarefa determinada. Este sistema tem feito com que alguns cheguem a ganhar duzentos mil réis em um ano, servindo esta recompensa para se recrearem e comprarem certos objetos que desejam, sem que para isso lhes seja preciso empregar meios condenáveis.

«Dêste modo o grande serviço da roça, que em outra qualquer fazenda demandaria centenas de braços, é feito aqui apenas com 80 negros! Os outros cento e tantos com que conta a fazenda são empregados em outros misteres.

«A uma légua, pouco mais ou menos dêste lugar, encontra-se o sítio chamado Retiro, destinado especialmente a criação dos gados cavalar e vacum; os carneiros que existiam aqui foram mandados para a Escola Agrícola, no Juiz de Fora. Tanto a raça bovina, como cavalar, têm bonitas estampas e animais de muito preço.

«Recordamos por esta ocasião, com prazer, um nome ilustre nos anais da ciência moderna e grato ao mesmo tempo à memória dos brasileiros. O célebre Agassiz visitou demoradamente estas paragens e colheu aqui grande cópia de observações importantes para os seus estudos botânicos e mineralógicos. A natureza dos terrenos e a constituição das rochas que formam a serra da Água Limpa fornecer-lhe-iam por ventura largo campo às observações geológicas.

«A recordação do sábio americano tornou-se-nos ainda mais viva quando, percorrendo as paragens que ele havia visitado, entramos nas soberbas matas virgens que ornaram parte dos terrenos da fazenda e fomos ao sítio denominado a Derruba, o Cafèzal Novo, e finalmente ao elevadíssimo cimo do Alto da Babilônia!

«É indiscreto o painel que dessa altura se descortina a nossa vista!

«Nunca nos esquecerá esse passeio matutino. Montávamos um belo formoso cavalo do País chamado Inhambu. O animal parecia respirar sôfrego e alegre o ar agreste e embalsamado das florestas.

«O Alto da Babilônia fica muitos metros acima do nível do terreno, que forma o leito do vale, e onde está assente a fazenda. O horizonte que daí se descobre abraça uma circunferência maior de vinte léguas. A ondulosa configuração das montanhas é suave e forma graciosas curvas, sem êsses escarpamentos e essas saliências irregulares que tornam sombria a natureza. As ramificações de três grandes serras, das Águas Limpas, Descoberto e Mantiqueira, se confundem em linhas quase vaporosas. Os terrenos mais prósperos, ora cortados pelo escuro das matas, ora pela regularidade dos cafêzais, pelas caprichosas linhas dos caminhos, produzem um efeito admirável.

«Na selva existe muita caça bravia. Os porcos queixadas e catetes aqui são abundantes, bem como as antas e as onças. Do lugar em que nos achávamos distinguia-se perfeitamente o alarido que faziam os bandos de macacos nas árvores e mesmo os gritos particulares de duas espécies dêles que habitam êstes sertões.

«Terminando diremos que a fazenda do Sr. Comendador Mariano Procópio é dos primeiros estabelecimentos agrícolas do país, e desejamos que estas linhas possam servir de estímulo a nacionais e estrangeiros que queiram admirar o que pode vir a ser a indústria agrícola no Brasil, quando aos processos da rotina se substituírem os preceitos da ciência e os melhoramentos aconselhados pela prática».

## EXALTAÇÃO DE MARIANO PROCÓPIO

*(Discurso do Sr. Presidente Juscelino Kubitschek, na "A Voz do Brasil" — Publicado no "Jornal do Comércio", de 13 de abril de 1956).*

Quero louvar, no dia de hoje, em Mariano Procópio Ferreira Lage a raça dos homens de empreendimento, dos homens de visão, dos homens de Estado que, no entanto, permaneceram na iniciativa privada, a raça dos fundadores do Brasil, dos que lutam pelo enriquecimento nacional no plano da iniciativa privada — e que quase sempre recolheram dos serviços prestados pouca paga e muitas injustiças, lutas e incompreensões. Saúdo em Mariano Procópio, criador da Companhia União e Indústria, construtora da estrada que nasceu há cem anos, um dos nomes mais ilustres de Minas e do Brasil, um dos homens práticos, realistas e por isso mesmo considerados temerários e arrojados pelos seus contemporâneos.

As estradas do Brasil já estão tardando demais; mas virão. Tardaram demais porque a noção de que é preciso agir e trabalhar com coragem e perseverança, de que é preciso constituir e construir o país — custou a amadurecer, não no nosso povo, mas nas nossas elites dirigentes, desviadas e absorvidas pelas preocupações formais, pelo beletismo, pelo juridicismo, pela politiquice, e divorciadas da realidade, afastadas da terra, dos problemas práticos, do que importa em operar a transformação dêste imenso patrimônio, que é o Brasil, numa nação livre, forte, vigorosa e economicamente influente.

Que o exemplo de Mariano Procópio, pioneiro das verdadeiras estradas de rodagem em nosso país, homem de visão, honesto e empreendedor, nos anime, nos ajude nesta hora em que nos esforçamos para recuperar o tempo que se perdeu não construindo os caminhos de que o Brasil necessita para encontrar-se consigo mesmo.

## ÍNDICE

	Págs.
A Guisa de Prefácio.....	7
CAPÍTULO I	
O Casal Armond — Museu Mariano Procópio .....	9
CAPÍTULO II	
Rumo ao S. Francisco .....	12
CAPÍTULO III	
Gênese da União e Indústria .....	16
CAPÍTULO IV	
Dificuldades sem fim .....	21
CAPÍTULO V	
Panorama da União e Indústria .....	28
CAPÍTULO VI	
Caminhos e Estradas das Minas Gerais (O Caminho Novo) .....	49
CAPÍTULO VII	
Lavoura Fluminense .....	64
CAPÍTULO VIII	
Roteiro do Caminho Velho da Cidade do Rio de Janeiro para as Minas Gerais dos Cataguas e do Rio das Velhas .....	71
CAPÍTULO IX	
Roteiro do Caminho Novo da Cidade do Rio de Janeiro para as Minas	72
CAPÍTULO X	
Roteiro do Caminho da Cidade da Bahia para as Minas do Rio das Velhas .....	74
CAPÍTULO XI	
Jubileu de Petrópolis .....	76

	Págs
CAPÍTULO XII	
Quadro das Fôrças de Mar e Terra .....	85
CAPÍTULO XIII	
Documentos Históricos .....	91
CAPÍTULO XIV	
Administração da Companhia União e Indústria .....	111
CAPÍTULO XV	
Viagem Imperial de Petrópolis ao Juiz de Fora, por ocasião da inauguração do tronco principal da E. da Companhia União e Indústria	153
CAPÍTULO XVI	
Dos "Anais do Parlamento Brasileiro" (Sessão de 1864). Contrato para transferência ao Govêrno da Estrada de Rodagem União e Indústria	201
CAPÍTULO XVII	
Nova situação desta Empresa .....	223
CAPÍTULO XVIII	
Vários Relatórios sobre a União e Indústria .....	236
CAPÍTULO XIX	
Escola Agrícola .....	265
CAPÍTULO XX	
Discussões no Senado sobre: Rio S. Francisco, Estrada de Ferro de D. Pedro II e a União Indústria .....	278
CAPÍTULO XXI	
A Fazenda de Santana (1872) .....	402

## TREZE DOCUMENTOS SÔBRE A HISTÓRIA DE SÃO PAULO

*J. P. Leite Cordeiro.*

Contribuindo para o Congresso de História Comemorativo do IV Centenário da Fundação de São Paulo, apresentamos alguns documentos abordando assuntos vários tais como: — demarcação dos limites entre São Paulo e Mato Grosso, notícias sôbre os bandeirantes São Payo Soares, Amaro Leite Moreira, João da Veiga Bueno e outros, concessão de mercê a Manuel Afonso Gaya, minas na Capitania de S. Vicente, bater-se moeda de ouro nas capitanias do sul, informação de Rui Pinto a respeito da Capitania de S. Vicente, bulas da Santa Cruzada, concessão de mercê a Antônio Pires de Campos, Recolhimento da Divina Providência, irregularidades alfandegárias no tráfego entre Angola e o sul do Brasil, exercício da advocacia no S. Paulo setecentista, concessão de el-rei aos paulistas sôbre os quais tece justos elogios, e, finalmente, um relato, muito antipático aos paulistas, sôbre os acontecimentos da revolução de 1842.

Acreditamos que sejam inéditas tôdas as peças acima relacionadas e, abaixo, transcritas. Foram elas copiadas, em Lisboa (Biblioteca Nacional, Arquivo Histórico Ultramarino e Biblioteca da Ajuda), pelo Sr. Alfredo Mendes de Gouveia e, no Rio de Janeiro (Biblioteca Nacional), pela Sta. Ayr Medeiros.

### Nº 1

Copia — Projecto para a Demarcação dos Limites das Capitanias de São Paulo, e Mato Grosso conforme a Divisão mais natural, que oferecem os Mapaz, e as primeiras Navegações praticadas pelos Paulistas, que vierão fundar a Colonia do Cuyaba —

O Ponto geral da Demarcação deve principiar na confluencia do Rio grande, ou Paraná, com o Rio Pardo ficando toda a península, que medea entre hum e outro remontado as Suas correntes, pertencendo (como já pertence) á Capitania de Goyáz, e passada a confluencia do Rio Pardo, apenas Se encontra pela margem occidental o primeiro Rio, que nelle dezagua, chamado pelos

certanistas *Rybeirão claro*, que atravessa de W: a Leste os Campos da Vacaria até as vizinhanças das Fontes do Ymbotatey. Se devem proceguir pelo Seo alveo a referida Demarcação, firmando-se huma Linha das Suas Cabeceiras até as do Sobredito Ymbotatey = ficando tudo o que existe para a parte austral entre o curso dos douz grandes Rios, Paraná, e Paraguay abaixo das Fozes do Ymbotatey, e Claro, pertencendo a Capitania de São Paulo; e tudo o que fica da Banda Boreal desde a referida junção, e confluencia do Rio Claro em o Pardo, pertencendo a Capitania de Mato grosso, e Cuyaba; Servindo-lhe de balizas o dito Rio Pardo pela banda Oriental, e pela Occidental o Paraguay. Ouquando pareça que o dito Ribeyrão Claro pela sua pequenez, não offerece hum Lemite racionavel, para Se fixar a demarcação, e mediar muito Certão entre as suas Cabeceiraz; e as do Ymbotatey. Se pode remontar mais acima o Rio Pardo até a Foz do Rio *Ntinbuy*, ou Nunday-guaçu que certamente Se avezinha muito ao referido Jmbotatey; e offerece pelo seo alveo hũa divizão naturalissima; ficando desta Sorte à Capitan'a de São Paulo, toda a Campanha da Vacaria desde 18º e 20 de Latitude meridional em que desemboca o Jmbotatey no Paraguay e os 19º — em que conflue o Anhanduy, pouco maiz ou menos com o Rio Pardo. Está Conforme

O Secretario do Governo

Joze Romão Jeunot.

(Biblioteca Nacional de Lisboa — Col. Pombalina, 642, pl. 365)

## Nº 2

Sñor

Sem embargo de que pella frota, que proximamente partio do Ryo de Janr.º para essa Corte dei a V. Mag.<sup>de</sup> conta em carta de tres de Março deste anno, do estado das minas dos Goyáz, e seus novos descobrimentos, ou progressos das Bandeiras, que andão no Certão, em que desde o dito tempo tem acrescido pouco que dizer, comtudo como V. Mag.<sup>de</sup> por ordem de dezoito de Fevereiro do anno passado he Servido ordenarme que eu de Sempre conta doz progressos das ditas bandeiras, o faço tambem por esta via, para que por todas cheque ao conhecimento de V. Mag.<sup>de</sup> a observancia que tenho às Suas reaes ordñs.

A Bandeyra de Jacynto de São Payo Soares, que discorre a Campanha da parte do Norte, de Villa Boa de Goyáz, em distância (ao prezente segundo as noticias) de duzentas e trinta, ou duzentas e sincoenta legoas, despoiz de hauer estado dous invernos arrayalada na margem do ryo Tocantins grande, de-

fronte da barra, que nelle faz o rio do sono, se transmigrrou para outro lugar Maiz abaixo ao mesmo rumo do Norte quarenta legoas, pouco maiz, ou menos de donde com o guia que levou (que he hum Paulista que esteve captivo, onze annos em huma Aldea de gentio Acroá, como já noticiei a V. Mag.<sup>de</sup>) pertende invadir ao dito Gentio, que he o que nos tem feito pella parte das Minas da Natividade, Terras novas, e Arrayas, as muitas e crueis hostilidades, que constão doz documentos, que se tem por vezes remetido a V. Mag.<sup>de</sup>, porque dezenfestandose aquella Campanha, se espera, achar na sua extenção muitoz haveres, segundo algumas antigas tradições, confirmadas hoje com o que attesta de vista o d.<sup>o</sup> guia da bandeyra.

A refferida grande distancia, em que se achão estes Bandeyriantes faz retardar as noticias das suas operações, e embaraçar o discurço sobre quais ha de acreditar quando se Ouvem algumas encontradas a outras. Na occasião da dita transmissão desta Bandr.<sup>a</sup>, entre a vós geral, e avizos, de que a fazião na conformidade, que fica dito, não faltarão prognosticos, que quizerão persuadir, que aquella Mudança, era já com melhoramento reconhecido, e se não attendera à despeza que precisamente se fáz com qualquer expedição, sem duvida me rezolveria a mandar individuar esta materia, ainda que da delligência senão tirasse maiz fructo, do que o dezengano, de que aquella vós espalhada sem author não tenha maiz fundamento, do que a sua mallicia, como pello decursso do tempo se acentou fixamente.

A Bandeira de Amaro Leyte Moreira, vinda com a de João da Veyga Bueno se acha hoje ao Noroeste da dita Villa com pouca differença, porque havendo os annoz passados Sulcado as Campanhas da p.<sup>te</sup> do poente athe distancia de cento e vinte, ou cento e trinta legoas em demanda das terras do Gentio Arahé, e não o achando, nem ouro, que se podesse chamar de conta, se Lançarão em Canoas pello rio chamado Cayapó abaixo, por insinuações de huma bugre, que lhes emviei para guia, por haver estado naquelles paizes, que elles procuravão, como já fiz presente A V. Mag.<sup>de</sup> nas contas, que Sobre esta Bandeira lhe tenho dado os annos passados; o qual rio corre para o Norte, e se vay encorporar com o d.<sup>o</sup> rio Tocantiñs grande, em cuja margem habita a Bandeira de Jacyntho de São Payo, maz se vnem mais abaixo algũs dias de viagem, levando já o d.<sup>o</sup> rio Cayapó, mudado o nome em Araaguaya.

As noticias, que tem vindo desta Bandeira tambem são raras, e pouco seguras pela refferida rezão da distancia.

Huma e outra assegurão boas esperanças, maz isto he o comum dos Bandeyriantes, a quem assiste esta virtude por todas. Tem se mantido na Campanha há tantos tempos sem mais des-

peza da Fazenda real, do que alguma polvora, e balla, como a V. Mag.<sup>de</sup> dey conta, e espero haver por bem.

Nas vezinhanças da dita Villa fizerão alguns Mineiros huma confederação, e sociedade para mandarem examinar a Campanha doz Anicûs que fica para a parte do Sueste a descobrir huns Ribeiros, de que dava noticia o primeiro descubridor daquellas Minas Bartholameu Bueno da Sylva que se effectuou, e proximadamente se recolherão Os Socavadores Com a noticia de que acharão hum Corrego em que se poderão fazer jornaes de meyas oitavas, maz por poucos mezes, e que o resto da Campanha tinha faisqueiras Limitadas; porem esta mesma noticia, que o Povo não estimou, porque esperava outra melhor, e as que semelhantemente tem vindo daz Campanhas do poente, e do norte, que tem decorrido as refferidas duas Bandeyras, sempre são de conveniencia, porque sabe V. Mag.<sup>de</sup> por meyo dellas, que todos aquelles Certões de mais de trezentas legoas em circuito tem faisqueira geral, senão para fazer ricos de repente aos Seos vaçalos, ao menos para os manter com Largueza, e ainda para os augmentar, principalmente havendo reforma no Luxo, ou por virtude propria, ou por pragmatica, se algum dia parecer conveniente; e isto ainda que a gente cresça cada anno em grande numero, como tão bem Conviria, assim ao augmento da Fazenda real, como à conservação destes mesmos, Estados, Como repetidas vezes tenho informado a V. Mag.<sup>de</sup> a respeito das Minas do Cuyabá, e Matto grosso. Temse feito outras Bandeiras de menos Concideração a mesma noticia de achar faysqueira Limitada.

Pellas Canoas q̃ partirão do Cuyabá, e chegarão ao porto de Aritaguaba no principio do mez passado recebi Cartas do Ouvidor daquella Comarca, em que me assegura não ter havido novidade alguma da parte dos Castelhanos, e o mesmo asseverão as pessoas q̃ nas ditas Canoas Vierão das ditas minas do Cuyabá. O mesmo Ouvidor remeteo trinta e sinco mil quatrocentas e quatorze oitavas, e quinze graos e meyo de ouro, que produzio a Capitação das Matricullas, segunda do anno de mil settecentos e quarenta, primeira, e segunda de mil settecentos quarenta e hum, e primeira do presente anno.

Toda esta Cap.<sup>nia</sup> ao presente, se acha em paz, e as capitações, e mais Fazenda real se cobrão com suavidade e vigilancia.

A muito alta e poderosa Pessoa de V. Mag.<sup>de</sup> guarde Deos m.<sup>a</sup> an.<sup>s</sup> como seos Leaes Vaçallos havemos mister Cidade de São Paulo 21 de Dezr.<sup>o</sup> de 1742.

*D. Luis Mascarenhas.*

(Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa — Docs. avulsos de São Paulo de 1742).

Nº 3

Por Resolução de Sua Magestade de 12 de Agosto de 1793. tomada em Consulta do Conselho Ultramarino de 12 de Julho do dito Anno.

A Rainha Nossa Senhora Attendendo aos Serviços de Manoel Affonso Gaya, obrados na Cavallaria, no Regimento de Voluntarios Reaes da Cidade de São Paulo: E a pertencerem-lhe, por Sentença do Juizo das Justificações do Reyno, todos os que obrou seu Pay o Capitão Mor João de Godoy Pinto da Silveira, em repetidas Entradas pelo Sertão com a sua Gente de Guerra, em Serviço da Coroa, e do Estado; no que gastou muito da sua Fazenda, com o mayor zelo, trabalho e efficacia: Tendo recahido no dito Pay do Supplicante as Obrigações, e as Mercês promettidas no Real Nome ao Coronel Antonio Pires de Campos, e a seu Irmão Manoel de Campos Bicudo, na forma das Cartas Regias dos Senhores Reys Dom João Quinto e Dom Joseph Primeiro, de 8 de Mayo de 1746, e 22 de Mayo de 1753: Em Contemplação, e Remuneração dos Serviços proprios do Supplicante; dos de Seu Pay, que descobrio as Minas denominadas do Pillar; alem de outros, que obrou em beneficio Publico; e mais que tudo, em satisfação, e verificação da Real Promessa, que se lhe fez, e em virtude da qual desinfestou do Gentio Cayapó os Caminhos, que vão da Cidade de São Paulo às Minas de Goyaz, e fez outros Ataques, e Serviços a respeito dos Indios Croás: Ha por bem fazer Mercê ao mesmo Manoel Affonso Gaya do Habito de Sant'Iago da Espada, com Cincoenta mil reis de Tença effectiva; e do Officio de Escrivão da Ouvidoria de Goyaz, em sua vida somente.

Desta Mercê se lhe passarão os Titulos Competentes. E se lavrarão Padrões da mencionada Tença, que se assentarão no: Almojarifados do Reyno, onde couberem, sem prejuizo de Terceiro, e não houver prohibição, com o Vencimento na forma das Ordens de Sua Mag.<sup>de</sup> Sendo o de Doze mil reis para os lograr o mesmo Manoel Affonso Gaya a titulo do Habito da dita Ordem, que lhe tem mandado lançar. Palacio de Queluz em 17 de Outubro de 1793.

*Joze de Seabra da Sylva.*

Cumprasse, e registresse. Lx.<sup>a</sup> 22 de 8<sup>bro</sup> de 1793.  
(Com seis rubricas)

Expedido Alvará em 3. de Março de 1724 ./.

Anexo:

A M.<sup>o</sup> Affonso Gaya, se ha de passar Alvará, e por elle Carta, da Propriedade do Officio de Escrivão da Ouvedoria da Cap.<sup>nia</sup> de Goyas, em sua vida somente e p.<sup>a</sup> pagar os direitos q̃ dever se lhe deo o prez.<sup>to</sup> Lx.<sup>a</sup> 24 de 8<sup>bro</sup> de 1793.

O Conselhr.<sup>o</sup> Franc<sup>co</sup> da Silva Corte Real.

N. 6 A fl. 109 do L.<sup>o</sup> 4.<sup>o</sup> da Receita dos Novos Dr<sup>tos</sup> ficão  
30 carregados ao Thr.<sup>o</sup> delle trinta rs.

Lx 27 de Fev.<sup>o</sup> de 1794

Joze Pedro Miç Carlos An.<sup>to</sup> da Matta  
A fls. 204 do L.<sup>o</sup> 51 fica este reg.<sup>do</sup>, L.<sup>a</sup> 27 de Fevr.<sup>o</sup> de 1794,  
Serrão.

(Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa — São Paulo, papeis  
avulsos de 1794).

N.<sup>o</sup> 4

Sobre las minas de San Vicente en el Estado del Brasil.

Dennis Lhermite Dice que como esta enformado que en el Brasil junto a S. Vicente por la tierra dentro ay una mina de plata la qual ay algunos años que S. Mag.<sup>do</sup> que esta en el cielo dió licencia para que la abriessen y travajassen en ella y aunque la mina es muy buena no se ha sacado beneficio por no haver por alla maestros officiales ny los Pertrechos y materiales que por ello son menester tanto por sustentar la mina como por sacar labrar y por purificar los metales y ansy todo lo que hacen en ellas de poco efecto y ningun Provecho de la Real hacienda de V. Mag.<sup>do</sup> Mas antes la echan a perder-lo qual considerado por el Suplicante se offreça a su costa haver venir de Alemaña a estes Reynos de España maestros y officiales con todos los pertrechos y materiales necesarios para las tales minas y los embiam despues de aqui o de Lisbona para el dicho S. Viçente con tal navio q. V. Mag.<sup>do</sup> sea servido darle licencia para ios llevar todo a su costa del Sup<sup>to</sup> Como V. Mag.<sup>do</sup> le haga merced mandarle dar para Ello su Real Çedula para que viniendo alla en S. Vicente la dicha gente con todos los pertrechos y materiales Pueden ser bien recevidos de los gobernadores y ministros de la tierra favoriçiendo los y que los dem todo favor y ayuda dexandolos gosar de los Privilegios y franquesas acostumbrados en tales minas y que pueden libremente travajar y que asi las Puedan por ningun caso tomar ninguna de su gente ni hacerles ningun destorbo en su obra y en consideracion de los grandes gastos y costas que ha de haçer el Supp<sup>to</sup> antes tener o poner alla la gente y materiales y sustentar la gente. Supp.<sup>a</sup> a V. Mag.<sup>do</sup> concederle por su Real Cedula libertad para poder continuar el travajar en dhas minas por El termino de dies años sin haçerle innovaçion Pagando a V. Mag.<sup>do</sup> sus derechos conforme las ordenancas o leys del Reyno y guardando las demás ordenes q. V. Mag.<sup>do</sup> a mandado guardar en dhas Minas q. en ella reevirá merced y V.<sup>a</sup>Mag.<sup>do</sup> gran Beneficio en su Real Hacienda sin aventurar nada.

(Mss. Add. nº 28428 f. 213. Letters to D. Juan de Borja & nº 533 Cat. Mss. S. Paulo, II, 35, 26, 62 Anais Bibl. Nac., vol. 74).

Nº 5

Senhor

Dizem os Procuradores das Capitanias do Sul que eles estão embarcados em um navio que partirá dentro de vinte dias, a fazer dar a execução do que V. Magestade para seu despacho, tem mandado e porque entendem que deve bater moeda de ouro naquelas parte se (...) resultará muito aumento a real fazenda de V. Magestade e bem aos moradores delas.

P.A.V. Magestade seja servido mandar que na vila de São Paulo se faça moeda de ouro e que os quintos reais do ouro que se tirar se carregue ao alinoxarife como a mais fazenda de V. Magestade porque não tenham lugar os governadores gerais de se aproveitarem dele como tem feito alguns e receberão mercê.

A margem: Remetida em lista da Secretaria Pº Vieira da Silva de 7 de dezº de 643

Despacho do Conselho da Fazenda: Haja vista o Provesor da Fazenda de S. Mag. de. Lxa. 12 de (...) 643.

Com duas rubricas.

Parecer do Procurador da Fazenda: Deve-se mostrar a ordem de S. Magde. porque se servio V. Magde. de mandar que nas conquistas se lavre moeda douro.

Com uma rubrica

Despacho do Conselho da Fazenda: Satisfaça ao que aponta o Provedor da Fazenda

Lxa. 16 de (...) 643

Com duas rubricas

(Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa — S. Paulo — Papeis Avulsos, 1643).

Nº 6

Informação que Rui Vaz Pinto dá a El-Rei sobre o Brasil.  
... Capitania de S. Vicente.

A Cap.ª de S. Vicente hé de Lopo de Souza está quarenta legoas do Rio de janr.º em 24 graos daltura pera a parte do Sul a sua barra tem fundo bastante pª naos grandes, tem quatro po-

voações a saber S. Vicente, Santos, S. Paulo do campo Etinhuahe e entodas avera mais de setescentos m.<sup>res</sup>. Portuguezes das duas prim.<sup>ras</sup> povoações S. Vicente e Santos estão é húa Ilha pequena q̃ não tem mais q̃ húa legoa de cōprido. E edifficarão ali por amor dos danos E guerras q̃ lhe fazia o gentio a terra he alta fresca e sadia E de bons ares E muitos mantim.<sup>tos</sup> semelhantes aos de Portugal, & na Villa de S. Paulo se vai dando a cultivação de trigo; Nos lemites desta Cap.<sup>a</sup> polla terra dentro obra de quarenta legoas estão as Minas de ouro E Prata q̃ Dõ fran.<sup>co</sup> de Souza diz ter descubertas, das quais muitos años antes se tinha notic'a, & por boa rezão de philosophia, esta região do Brazil deve ter mais e milhores Minas q̃ a do Peru por ficar mais oriental q̃ ellas, & mais disposta pera a criação dos Metaes, Tem-se ali tambem descuberto minas de ferro pera cuio beneficio tem S. Mg.<sup>o</sup> la mandado hú provedor mas ateagora se não tem visto dellas proveito nenhũ.

Rende esta cap.<sup>a</sup> o'to centas arrobas d'asucar agora as miunças, não tem fortaleza mas em hús reductos e trincheiras cóhú forte e húa casa terraplanada, estão oito peças de artilharia de bronze e seis de ferro coado.

Ho capitão he provido pello senhorio, o qual tem a redizima dos direitos de S M.<sup>o</sup> q̃ lhe rende m.<sup>to</sup> pouco.

(142 v) Tem S. M.<sup>o</sup> aqui hú provedor da faz.<sup>da</sup> q̃ tem sinco milrs de ordenado, o escrivão sete milrs.

O Almoxarife Vinte milrs

O Portr.<sup>o</sup> dous Milrs.

Ha quatro Vigararias nas ditas quatro povoações, & o Vig.<sup>o</sup> da Villa de Santos, que he a cabeça tem de ordenado trinta e sinco mil rs e sinco para o s. Christão, & hú coaiutor có vinte sinco milrs de ordenado e sua ordinaria de azeite Cera vinho e farinha de trigo.

O V.g.<sup>o</sup> da Villa de S. Vicente, q̃ antigam.<sup>te</sup> foy cabeça desta Capitania está húa legoa apartada de Santos, tem trinta e sinco mil rs de ordenado & cinco o S. Christão e não tem coadiutor.

O Vig.<sup>o</sup> da Villa de S. Paulo do Campo que esta doze legoas polla terra dentro, tem trinta e sinco milrs de ordenado e sinco milrs pera hú S. Christão e Vintesinco milrs p.<sup>a</sup> coadiutor.

A povoação de Tinha ã q̃ está se legoas de S. Vicente tem o Vig.<sup>o</sup> trinta e sinco milrs de ordenado e sinco Milrs de Sancristão & não tem coadiutor.

Esta he a ultima cap.<sup>a</sup> q̃ tem o estado do Brazil pera a parte do Sul posto q̃ os seus limites chegão ao Rio da Prata,

porem a costa e terra della, não he tam amorosa có tambons postos, como a q̃ está povoado, posto q̃ o gentio della, se tem por de boa natureza, e mais pacifico q̃ todo o outro.

(Manuscrito da Biblioteca da Ajuda — Lisboa — 51-VIII-25 fls. 142 e v).

Nº 7

Memorial das villas que tem a Capitania de Sam Paulo

Sam Paulo	4\$	Bullaz
Pernahiba	\$600	
Jundiahy	\$300	
Itú	3\$	
Sorocaba	\$250	
Mogi	2\$000	
Iun	\$100	
Taubaté	2\$500	
Pindamonhangaba	2\$000	
Goratinguitha	2\$500	
Piedade	\$120	
Curitiba	2\$500	
Ilha de Sam Sebastião	\$200	
Uvatuba	\$100	
Laguna	\$100	
Ilha de Santa Catherina	\$100	
Pernagoa	\$500	
Cananeya	\$100	
Comceyçam	\$150	
Sam Vicente	\$300	
Sanctoz	2\$500	
Mogi do Campo	\$200	
	<hr/>	
	20\$120	
Estas a 40 rs		804\$800
10\$060 de 80 rs		804\$800
30\$180 escriptos de 20 rs		603\$600
2\$000 de deffuntoz a 100 rs		200\$000
		<hr/>
		2413\$200
Minas de Cuiavá	2\$000	Estas de ouro
Minas dos Guayaz	6\$000	
Minas de Pernampanema	0\$100	

(Biblioteca Nacional de Lisboa — Fundo Geral 467, fl. 5)

Snr.

Diz Antonio Pires de Campos, Coronel Regente da Conquista do Gentio Cayapô, que por Ordem de V. Mag.<sup>de</sup> ajustou Com D. Luiz M.<sup>as</sup> Governador que foy da Capitania de S. Paulo, a referida conquista na forma do termo, que p.<sup>a</sup> o dito effeito se fez, e Cumprido da parte do Supp.<sup>te</sup> lhe fazia V. Mag.<sup>de</sup> mercê do habito da Ordem de Christo com sincoenta mil reis de tença cada anno, Como consta da Certidão da mesma orden; e porq̃ tem satisfeito as condições do ajuste, e promessa, como o certefica D. Marcos de Noronha, Governador da mesma Capitania na certidão, que lhe passou, que tudo se mostra pellos docum.<sup>tos</sup> juntos.

P. a V. Mag.<sup>de</sup> lhe faça merce m.<sup>dar</sup> passar os despachos necessarios, ou Portarias da referida merce do habito, e dos sincoenta mil reis de tença.

E.R. M.<sup>o</sup>

*Despacho do Conselho Ultramarino:*

Junta a ultima Conta q̃ deu o g.<sup>or</sup> e mais papeis q̃ já haja vista O Proc.<sup>or</sup> da fazd.<sup>a</sup> L.<sup>a</sup> 5 de Outubro de 1751.

(Com quatro rubricas)

*Parecer do procurador da fazenda:*

Pella atestação do G.<sup>or</sup> se mostra q̃ o Sup.<sup>te</sup> tem satisfeito às cond.<sup>es</sup> com q̃ se lhe prometeu esta m.<sup>o</sup> q̃ se lhe deve nestes termos cumprir logo p.<sup>a</sup> animar o Sup.<sup>te</sup> a continuar o g.<sup>o</sup> serviço q̃ tem feito a S.M.

(Com uma rubrica)

*Segundo despacho do Conselho Ultramarino:*

V.<sup>ta</sup> ao Pro.<sup>or</sup> da Coroa Lx.<sup>a</sup> 1 de 8br.<sup>o</sup> de 1751.

(Com quatro rubricas)

*Parecer do procurador da Coroa:*

... Sup.<sup>o</sup> tem mere... a m.<sup>o</sup> q̃ pede... lhe deve veref..... a promessa, com q̃ se animará a conseguir as mais q̃ se lhe tem prometido, em tanta vtilid.<sup>o</sup> do real serv.<sup>o</sup> e dos vassallos q̃ habitaõ aquelles paizes.

(Com uma rubrica)

*Terceiro despacho do Conselho Ultramarino:*

Ao Cons.<sup>o</sup> parece que p.<sup>los</sup> documentos que o sup.<sup>o</sup> junta estão nos tr.<sup>os</sup> de V Mag.<sup>de</sup> lhe m.<sup>dar</sup> passar p.<sup>la</sup> p.<sup>to</sup> a q̃ toca, as portarias p.<sup>a</sup> se lhe verificarem as m.<sup>ces</sup> do habito de xp<sup>to</sup>, com a tensa de sincoenta mil reis. Lx.<sup>a</sup> 13 de Jan<sup>ro</sup> de 1752.

(Com cinco rubricas)

(Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa — Docs. avulsos de São Paulo de 1751).

N<sup>o</sup> 9

Ill.<sup>mo</sup> E Ex.<sup>mo</sup> Senhor

No tempo em que governava esta Capitania Dom Luis Antonio de Souza se erigio nos Suburbios dessa Cidade distancia de meyo quarto de legoa hum recolhimento de mulheres solteiras com o titulo da Divina Providencia; e porque me não consta que para isso houvesse Licença de Sua Magestade, pareceo me dever participado a V. Ex.<sup>a</sup> para me determinar o que for servido.

Deos Guarde a V. Ex.<sup>a</sup> Sam Paulo a 13 de Mayo de 1786.

Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Senhor

Martinho de Mello, e Castro

Francisco da Cunha e  
Menezes

(Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa — São Paulo, papéis avulsos de 1786).

N<sup>o</sup> 10

O rrigimento q̃ sua mag.<sup>de</sup> tem em todo, o estado do Brasil he que todo o navio q̃ for de Mar em fora e tomar porto e q̃ue não aya alfandega, de sua mg.<sup>de</sup> e descarregar, e comprar e vender perqua o nauio e toda a fazenda que nelle se achar.

E na Cap.<sup>ta</sup> do Rio de yan.<sup>ro</sup> e em toda a mais Costa da Banda do sul ha m.<sup>tos</sup> portos Aonde de ordinario vem Em ende-reitura cantidade, de nauios do Reinno de Emgola carregados de Escravos, e com auenças e despachos p.<sup>a</sup> os portos daquelle estado, Aonde, ha alfandegas q̃ fengindo a Ribadas se vão aos sobreditos portos Em que não ha alfandegas e descargão os

dittos esclavos dos quoaes vendem aos moradores q̃ ally Residem tanta quantidade, q̃ the baste p.<sup>a</sup> consertarem o nauio e rrefazer os escravos e fazer matolotagẽs p.<sup>a</sup> irẽ como vão endereitura a bonos aires Rio da prata. E Alem de terem os nauios e todos os escravos perdidos conforme o Rigim.<sup>to</sup> dezeião dereitam.<sup>to</sup> três mil rês de saqua de cada escravo a Real fazenda E de todos os portos do estado do brazil Aonde ha alfandegas sã m.<sup>tos</sup> nauios carregados da dita Drogua Em direitura ao ditto Rio da prata leuando registros e despachos das alfandegas de sua mg.<sup>do</sup> p.<sup>a</sup> portos do mesmo estado sabendo publica.m<sup>to</sup>, q̃ sem duvida algũa vão ao dito Rio da prata a que tudo fazem por suas conueniensias e proveitos sendo tanto em dano da Real faz.<sup>a</sup>, q̃ deve reseber e de perda em cada hũ ano mais de sesenta mil cruzados ao que se ouuera de acodir, o contratador de guine e Reinno dangola como omẽ da vasão e ardilozo enpetrou hũa Provizão de Vmg.<sup>do</sup> em fauor do Ditto Contrato dizendo em sua petição que os nauios de Registo, q̃ sahião do Reino danguola p.<sup>a</sup> nova espanha. E que algũs com neçessidade, tomauão os portos do Brazil Aonde erão moestados dos offiçiais Das alfandegas e sua Mg.<sup>do</sup> mandou aos dittos não entendesse com os tais navios Em os quoaes lleuão p.<sup>a</sup> as ditas p.<sup>tes</sup> muitos esclavos q̃ hião daquelle estado sem pagarem as dittas saguas E que m.<sup>tos</sup> nauios fẽgindo Arribadas tornauão portos da Coroa de Castella sem serem os da noua espanha Aonde Elle não tinha ordem p.<sup>a</sup> cobrar os direitos pedio a sobredita soratiça (sic) prouizão p.<sup>a</sup> em qualquer p.<sup>te</sup> que aportasem nauios de pesas lhe paguassem os direitos a qual lhe foi comsedida com pareser do procurador da faz.<sup>da</sup> que em comsidradam.<sup>te</sup> o deu sem adeuertir q̃ so se emtenderia nos nauios de Registos q̃ com despacho hião a noua espanha.

(Biblioteca da Ajuda — Cód. 51 — VIII — 25 f. 20)

## Nº 11

Diz Francisco Angelo Xavier de Aguirre, natural, e Cidadão da Cidade de São Paulo, que nos Pateos do Real Collegio della formado em Filozofia, e por faculdade e Breve Pontificio concedido ao mesmo Collegio, como consta da Certidão a fl. 5, Doutorado na sagrada Theologia, direyto civil, e Canonico; e por se achar com porpenção às Letras, tendo continuado as que se exercitavão no dito Collegio, se applicou às Liçoens dos livros de hum, e outro direyto, versando continuamente os Auditorios de Sorte, que reconhecida a sua capacidade pellos Ministros, entrou a advogar publicamente com universal aceitação de todos;

para cujo effeito impetrou provizoeões do General que Governava, e com ellas e attestaçoẽs dos Ministroz recorreo a Rellação da Bahia impetrando a Provizão a fl 3 com que se acha advogando como tudo se mostra justificadamente dos documentoz juntos desde fl 1 the fl. 6., e porque o Suplicante se acha com todas as circumstancias para continuar o emprego da advocacia, no que rezulta conveniencia á mesma Cidade, e povo por ser filho, e natural da mesma cidade, a quem sempeyjo chegão os naturaes a Comunicar os seos particulares, tendo o Supp.<sup>to</sup> assistencia certa, e permanente por estar cazado com filhos; havendo contingencia de Letrados formados em Coimbra por não ser certa a sua asistencia por apatercerem mayor conveniencia passando às Minaz; e como para melhor commodo dos povos se precizão de Letrados, concorrendo no Suplicante todos os requerezitos para exercer o emprego de advogar como mostra dos documentos desde fl. 1 the fl. 6.

P. A V. Mag.<sup>de</sup>, attendendo ao q̃ o Sup.<sup>to</sup> expende na sua Suplica lhe faça m.<sup>co</sup> mandar passarlhe Provizam sem Limitação de tempo para poder advogar na Capitania de são Paulo, ou onde com ella se apresentar com vóz, e lugar na forma do estillo por concorrerem no Sup.<sup>to</sup> todas az circumstancias, como bem mostra pellos documentos, e Provizão da Bahia q̃ apresenta a fl. 3, e pella Certidão f 7. mostra sua folha corrida sem culpa.

E.R.M.<sup>co</sup>

*Despacho do Conselho Ultramarino:*

Informe o Ouvidor da Comarca Com o Seu parecer s.<sup>o</sup> a Capassidade do suplicantte L.<sup>a</sup> 4 de Abril de 1743.

(Com três rubricas)

*1º anexo:*

Antonio Luis de Tavora Conde de sarzedas do Conss.<sup>o</sup> de S Mag.<sup>o</sup> Alcayde mór da cidade da Guarda da v.<sup>a</sup> de ceya e da de Ferr.<sup>a</sup>, Snõr da v.<sup>a</sup> de sarzedas e da de sobr.<sup>a</sup> Fermoza Giu.<sup>or</sup> e Capp<sup>m</sup> Gn.<sup>al</sup> da Capp.<sup>uia</sup> de são Paullo e Minas de sua repartição.

Faco saber aos q̃ esta minha Prouizão virem q̃ tendo respeito ao q̃ me representou por sua petição Francisco Angelo X.<sup>er</sup> de Aguirre M.<sup>o</sup> em Arttes nos pateos do collegio desta cid.<sup>o</sup> que elle queria advogar noz auditorios desta cid.<sup>o</sup> e sua Com.<sup>ca</sup>, e porq̃ o não podia fazer sem Lissença e Prouizão minha: Me pedio fosse servido mandar lhe passar Prouizão p.<sup>a</sup> poder advogar na forma referida; e visto o q̃ alegou e a informação q̃ deu da sua

Capaçid.º o D.ºr Ouv.ºr g.<sup>al</sup> desta Com.<sup>ca</sup>, Hey por bem fazerlhe m.<sup>co</sup> como por esta lhe faço ao d.º Fran.<sup>co</sup> Angelo X.ºr de Aguirre de o prouer na serventia do offiço de Advogado dos auditorios desta cidade, e sua Com.<sup>ca</sup> por tempo de seis mezes som.<sup>to</sup> na forma do regim.<sup>to</sup> deste Gou.<sup>o</sup>, o q.<sup>al</sup> servirá emq.<sup>to</sup> eu o houver por bem e S. Mag.<sup>o</sup> q̃ Ds gº não mandar o contr.<sup>o</sup>, e haverá os emulum.<sup>tos</sup> proes e precalssos q̃ lhe pertencerem, com declaração q̃ assistirá pessoalm.<sup>te</sup> as audiencias e asinará os papeis por sy proprio pois som.<sup>to</sup> aos formados se lhe premete semelliantes faculdades q̃ não concorre no supp.<sup>o</sup> por não ser formado: Pello q̃ ordeno ao D.ºr Ouu.ºr g.<sup>al</sup> desta Com.<sup>ca</sup> dê a posce do dº offº e o juram.<sup>to</sup> dos santos evangelhos de guardar em tudo o seru.<sup>co</sup> de sua Mag.<sup>o</sup> e der.<sup>to</sup> das partes Cumprão e guardem esta Provizão intr.<sup>a</sup> mente como nella se conthem sem duvida alguma a q.<sup>al</sup> lhe mandey pascar por mim asinada e sellada com o sinete de minhas armas q̃ se registará onde tocar e deu fiança aos nouos dir.<sup>tos</sup> no Lº dellas a f 28 como se vio de hũa cert.<sup>am</sup> ao escrivão da ouvedoria Dada na cid. de são Paulo aos dous de Dezrº de mil settecentos trinta e quatro: o Secretrº Antonio da sylva de Almeyda a fez

(Lugar do selo de chapa)

Conde de Sarzedas

Provizão porq̃ V Ex.<sup>a</sup> ha por bem fazer m.<sup>co</sup> a Francisco Angelo X.ºr de Aguirre da serventia do off.<sup>o</sup> de Advogado dos auditorios desta cid.<sup>o</sup> e sua Com.<sup>ca</sup> por tempo de seis mezes som.<sup>to</sup>

P<sup>a</sup> v Ex.<sup>a</sup> ver

(Seguem dois reconhecimentos)

2º *anexo*:

O D.ºr João Roiz Campello do Dezemb.<sup>o</sup> de sua Mag.<sup>dº</sup> Ouvidor g.<sup>al</sup> e Corrj.ºr da Cid.<sup>o</sup> de são Paulo e sua Com.<sup>ca</sup>

Certifico que o Licenseado Fran.<sup>co</sup> Angelo Xaxier de Aguirre tem adgovado nos auditorios desta cid.<sup>o</sup> por provizoins do Conde general desta Capitania Com boa satisfação e intelligencia nas materias de dereito, emtelegencia dos livros em rezão de ser bom estudante: e outrosim Certefico mais não haver em toda esta Comarca no tempo prez.<sup>to</sup> mais do q̃ hum Letrado formado, e por falta de q.<sup>m</sup> patrocinem as cauzas perecem estas por cuja rezão me parece conveniente haver q.<sup>m</sup> as patrosine para o expediente dellas Concorrendo no (sic) sogeitos a mesma intelligencia dellas que reconho (sic) no dito Fran.<sup>to</sup> Angelo xavier de Aguirre sem embargo de não ser Baxarel formado; cujas cêrcunstancias a forma pello juram.<sup>to</sup> de meo grao, e por esta me ser pedida a

mandei passar e por mim assignada nesta cidade de são Paulo aos quatro dias do mes de Agosto de mil e settecentos e trinta e seis annos

João Roiz Campello

(Seguem os reconhecimentos)

3º anexo

Senhor

Diz Fran.<sup>co</sup> Angelo X.<sup>er</sup> d'Aguirre M.<sup>o</sup> em Artes dos pateos do Coll.<sup>o</sup> da Cid.<sup>o</sup> de s. Paulo q̃ achandose Com sufficiencia de advogar nos auditorios della, e sua Comarca impetrou as provizoins juntas do G.<sup>or</sup> e Cap.<sup>m</sup> G.<sup>1</sup> precedendo o enforme do Ministro q̃ occupava o Lugar de Ouvidor de sua Capacid.<sup>o</sup> Com as quaes tem advogado perante o d.<sup>to</sup> M'nistro, e sem ellas Com seos Antecessores Com boa aceitação, e aprazim.<sup>to</sup> das p.<sup>tes</sup> não obstante haverem dous advogados formados, attendida a Capacid.<sup>o</sup> do supp.<sup>te</sup>; e porq̃ de prez.<sup>te</sup> não se acha senão hum actual, e ainda esse em Contingencia de se passar p.<sup>a</sup> minas, ultimo fim de todos, e outros q̃ havião forão p.<sup>a</sup> as minas dos Guayâz e outras, e ainda q̃ houvessem mais, he Conveniente haverem varios Letrados pella Comarca, e pouo ser bastante, p.<sup>a</sup> este não experimentar algũa avexação dos mesmos Letrados, e o supp.<sup>te</sup> he stavel e permanente na d.<sup>ta</sup> Cid.<sup>o</sup> e os mais passam de passagem buscando mayores Conveniencias nas referidas minas. por isso

P a V. Mag.<sup>o</sup> lhe faça m.<sup>co</sup> q̃ em attenção do referido e das provizoins q̃ junta, pellas quaes se manifesta a sua Capacid.<sup>o</sup>, se lhe passe provisão p.<sup>a</sup> poder advogar na d.<sup>ta</sup> Cid.<sup>o</sup>, sua Comarca, e q.<sup>1</sup> q.<sup>r</sup> p.<sup>te</sup> thé donde chegar a jurisdição deste Estado, tudo na forma do estillo, e p.<sup>a</sup> sempre sem Limitação de tempo, vista a falta, e Carencia de Letrados formados, e vista tambem a attestação q̃ se junta

E.R.M.

Pg ...

À margem:

P. Provisao p.<sup>a</sup> advogar na Cid.<sup>o</sup> de S. Paulo por tempo de hum anno B.<sup>a</sup> 6 de Novb.<sup>to</sup> de 1736

Como...

D.<sup>os</sup> Machado

Cunha

ilegível

*Tem no verso:*

Dom Joam por graça de DEUS, Rey de Portugal, e dos Algarves daq<sup>m</sup> e dalem mar em Africa Snõr de Guine, e da Conquista, navegação, Comercio da Ethiopia, Arabia, Percia, e da India . Faço saber aos que esta Provizão virem q̃ tendo respeito a Francisco Angelo Xavier de Aguirre, M.<sup>o</sup> em artes dos pateos do Collegio da Cidade de Sam Paulo, me representar na petição retro escripta, que achandose com suficiencia de advogar nos auditorios della, e sua Comarca impetrara as Provisoens juntas do Gou.<sup>or</sup> e Cap<sup>m</sup> G<sup>al</sup>, precedendo o informe do Ministro que occupava o Lugar de Ou.<sup>or</sup> de sua Capacidade, com as quaes tinha advogado perante o dito Ministro, e sem ellas com seus Antecessores com boa aceytação, e aprazim<sup>to</sup>. das partes. não obstante haverem dous advogados formados atendida a capacidade do supp.<sup>o</sup> e porq̃ de presente não se achava senão hũ actual, e ainda esse em contingencia de se passar p.<sup>a</sup> as Minas: me pedia lhe mandasse passar Provizam p.<sup>a</sup> poder advogar na dita Cidade, sua Comarca, e qualquer parte the onde chegasse a jurisdição deste Estado. E visto seu requerim.<sup>to</sup> e o que sobre elle constou. Hey por bem de lhe conceder (como pela presente concedo) que possa advogar por tempo de hũ anno na Cidade sam Pauio. Pelo que mando aos Ministros a que o conhecim.<sup>to</sup> desta pertencer a cumprão, e fação inteyram.<sup>to</sup> cumprir, e guardar, como nella se conthem, sem duvida, embargo, nem contradição alqua. E esta se registrarã nos L.<sup>as</sup> da secret<sup>ria</sup> do Estado, e terá seu effeito, constando hauer passado primr.<sup>o</sup> pela minha chancellaria, e pago o q̃ dever a meyo annata. Manuel Lopes dos Sanctos a fes nesta Cidade do Salvador Bahya de todos os sanctos, em os sete dias do mes de Novembro. Anno de mil setecentos e trinta e seis. Pag. desta 1600 rs na forma do estillo./. D.<sup>os</sup> Luiz Moreyra a fes escrever

Conde das Galueas

Provizam porque v mag.<sup>do</sup> fes m.<sup>o</sup> conceder a Francisco Angelo Xavier de Aguirre, M.<sup>o</sup> em artes dos pateos do Collegio da Cid.<sup>o</sup> em sam Paulo, que possa advogar na mesma Cidade por tempo de hũ anno: pelos respeitos assim declarados

P.<sup>a</sup> V Mag.<sup>do</sup> V E R

D.<sup>or</sup> Luis Machado de Barros

Reg.<sup>da</sup> no L.<sup>o</sup> 22 dos registos  
da Secret<sup>ria</sup> do Estado do  
Brazil a que toca a fl. 231  
B<sup>a</sup>, e Novr.<sup>o</sup> 17 de 1736

Moreyra (Lugar do selo de chapa)  
Pg na Chr<sup>a</sup> Seiscentos e corente reis B.<sup>a</sup>  
e de 9 br.<sup>o</sup> 16 de 736  
Sylva

Registada no L.<sup>o</sup> 9 dos registos  
das Provizois da Chancr.<sup>a</sup> do Es-  
tado do Brazil a que toca a fl.  
90 B.<sup>a</sup> 16 de 9 br.<sup>o</sup> de 1736  
Sylva

A fl 123 v.<sup>o</sup> do L.<sup>o</sup> 2.<sup>o</sup> das meyas anatas  
que serve Com o thesr.<sup>o</sup> geral Damião  
Pinto de Alm.<sup>da</sup> lhe ficão Carregados  
em receita viva seiscentos e quarenta  
reis da meya anata da Provizão retro  
B.<sup>a</sup> 16 de Novembro de 1736  
Costa

Cumpresse

J R. Campello

4.<sup>o</sup> anexo:

Francisco Correa Pimentel, Juis de fora, e Orphaos nesta v.<sup>a</sup>  
de s.<sup>tos</sup>, e na de s. Vic.<sup>to</sup>, Provedor das fazendas dos Deff.<sup>tos</sup> e  
abzentes, Capellas, e reziduos, e Auditor da gente de guerra por  
S. Mag.<sup>o</sup> q̃ D.<sup>s</sup> g.<sup>d</sup>.

Certifico, q̃ Fran.<sup>co</sup> Angelo X.<sup>er</sup> de Aguirre, M.<sup>e</sup> em artes, gra-  
duado no Collegio da Comp.<sup>a</sup> de Jesus da Cid.<sup>o</sup> de s. Paulo d'onde  
he n.<sup>al</sup>, tem exercicio o officio de advogar, assim nesta v.<sup>a</sup>, como  
na d.<sup>a</sup> Cid.<sup>o</sup> Com geral acceytação dos seus escrittas, e satisfação  
das p.<sup>tes</sup> q̃ o procurão; e pella experiencia q̃ tenho dos seus papeis  
alem de outras mais particulares, me Consta ser hũ perfeito  
estud.<sup>o</sup>, não só na faculd.<sup>o</sup> de q̃ he professor, mas na Jurispru-  
dencia, em q̃ he m.<sup>to</sup> versado na praxe e am.<sup>to</sup> da especulação,  
como dos seus escrittos se patentea, pello q̃ se faz digno de  
qualquer emprego, a q̃ o Conduzirem os referidos predicados, o  
q̃ tudo passa na verd.<sup>o</sup>, e me ser pedida a prez.<sup>to</sup> atestação a  
passey de minha letra, e signal. S.<sup>tos</sup> 12 de Novr.<sup>o</sup> de 1737.

Francisco Correa Pimentel

(Segue o reconhecimento)

5.<sup>o</sup> anexo

M.<sup>to</sup> R.<sup>do</sup> S.<sup>r</sup> P.<sup>e</sup> Reytor

Diz Fran.<sup>co</sup> Angelo X.<sup>er</sup> d'Ag.<sup>e</sup> Cidadão desta Cid.<sup>o</sup> q̃ a elle supp.<sup>to</sup> lhe he necessr<sup>o</sup> q̃ o M.<sup>to</sup> R.<sup>do</sup> P.<sup>e</sup> Perfeyto dos estudos lhe pase por certidão em Como o supp.<sup>to</sup> estudou nos pateos deste collegio os tres annos de philosophia fazendo os seos actos Com todo o aplauso, e aceitação, e exames no grão de Baxarel, e formatura Com approvação de bom Estudante: e outrosi em Como no mesmo Collegio se acha hum breve Pontificio p.<sup>a</sup> tomar o grao de Doutor na sagrada Theologia, direyto Civil, e Canonico; e porq̃ p.<sup>a</sup> isso se presiza desp.<sup>o</sup> de V.R.<sup>a</sup>

P. A V. R.<sup>a</sup> lhe faça m.<sup>co</sup> mandar q̃ o d.<sup>o</sup> R.<sup>do</sup> Perfeyto lhe passe a Certidão, Com as duas clauzulas pedidas.

E.R.M.

*A margem:*

O R.P.<sup>e</sup> Pref.<sup>to</sup> passe do q̃ constar. Coll.<sup>o</sup> de S. P.<sup>lo</sup> 10 de Março de 1740.

Joseph de Moura

Eu o P. M.<sup>ci</sup> Roiz da Comp.<sup>a</sup> de JESU, Prefeito dos Estudos deste Coll.<sup>o</sup> de S. Paulo, certifico, q̃ revendo o Livro da matricula, achey q̃ o supp.<sup>to</sup> estudou, e completou os tres annos de Philosophia nos Pateos deste Coll.<sup>o</sup>, sempre com aplauso, e aceytação em todos os actos, q̃ publicam.<sup>te</sup> fez; e finalm.<sup>te</sup> se formou, e tomou o grao de Bacharel com approvação de bom Estudante. Tambem certifico, q̃ neste Coll.<sup>o</sup> se acha hum Breve Pontificio, o qual eu Li; e nelle se concede ao supp.<sup>to</sup> faculd.<sup>o</sup>, p.<sup>a</sup> tomar o grao de D.<sup>or</sup> na sagrada Theologia, Dir.<sup>to</sup> Civil, e Canonico. E por ser tudo verdade lhe passey esta certidão de minha Letra, e sinal neste mesmo Coll.<sup>o</sup> de S. Paulo aos 10 de Março de 1740.

Manoel Roiz

(Seguem dois reconhecimentos)

6<sup>o</sup> *anexo*

Os Officiaes do Senado da Cam.<sup>a</sup> desta Cid.<sup>o</sup> de S. Paulo q̃ presentem.<sup>te</sup> servimos por eleição, e bem das Ordenaçoins de S. Mag.<sup>a</sup> q̃ Ds g<sup>do</sup>

Certificamos q̃ Fran.<sup>co</sup> Angelo Xavier de Aguirre tem occupa-  
do e occupa o Cargo de advogar nos auditorios desta Cid.<sup>o</sup> com  
toda a inteyreza, e satisfação sem haver queixa alguã, mas antes  
hum Louvor vulgar q̃ todos dão a suas obras, escriptos, por se  
achar mui versado na speculação, e praxe do dir.<sup>o</sup> q̃ na Leitûra  
preocupa, sendo dos pr.<sup>os</sup> advogados a q<sup>m</sup> se procura, tanto

pellas ventajens de estudante não só no dir.<sup>o</sup> senão também em varias materias scientificas. Como também pella sua boa indole, estimação, e Capacid.<sup>o</sup>, dando a todos inteyros Conselhos, e prudentes pareceres, Como tudo he notorio, e esta Camera também os tem experimentado sendo p.<sup>a</sup> isso Consultado: e por passar na verd.<sup>o</sup> a passamos esta por nos ser pedida. Cellada Com o Cello deste Senado em S. Paulo 8 de Março de 1740 anos: e eu Damazo Alvarez de Abreu Tabalião e es-  
crivão da Camera por empedimento do actual o subscrevi

Diogo de Tolledo Lara  
Manoel Jozeph da Cunha

(Lugar do selo de chapa) Lourenço de siqr.<sup>a</sup> Pretto

Salvador Pires Montr.<sup>o</sup>

(Seguem dois reconhecimentos)

7.<sup>o</sup> anexo

Diz Fran.<sup>co</sup> Angelo Xavier de Aguirre, m.<sup>or</sup> nesta Cid.<sup>e</sup> de Sam Paulo e nella Doutorado em fillozofia, no patio do Coll.<sup>o</sup> e advogado nos auditorioz desta mesma Cid.<sup>e</sup>, q̃ p.<sup>a</sup> sertoz requerim.<sup>tos</sup> q̃ tem perante S. Mag.<sup>de</sup> Deos g.<sup>de</sup> lhe hé necessario Correr folha pelloz escrivainz desta cid.<sup>e</sup>

P. a V. m.<sup>co</sup> lhe faça m.<sup>co</sup> m.<sup>da</sup> passar alvara de folha, p.<sup>a</sup> q̃ os escrivainz falem a do sup.<sup>to</sup> Com as culpas q̃ tiuerem ou sem ella na forma do estillo

E. R. M.

A margem:

P. alvará d folha

J. R. Campello

(Seguem-se folha corrida e os reconhecimentos)

O D.<sup>or</sup> Joam Roiz Campello Caualleyro profeço na ordem de christo do Dezembargo de S. Mag.<sup>de</sup> e Seu Ouvidor geral da Cidade de Sam Paulo, e nella e Sua Comarca Corregedor com Alçada no Civel e Crime tudo pello dito Senhor q̃ DE g.<sup>do</sup>. Mando ao escrivam deste meu Juizo, e aos Taballiães desta Cidade que visto este meu Alvará indo primeyro por mim assignado e na forma delle fallem a folha do Supplicante com quaisquer Culpas que delle tiverem, e forem de fallar, ou sem ellas. Cumprão e al não fação. Dado e passado nesta Cidade de Sam Paulo

aos quatorze dias do mes de Março de mil e setecentos e quarenta annos e eu Diogo Pinto do Rego escrivam que o sobescrvy

J R Campello

Do supp.<sup>o</sup> nada em meu Cartorio segundo o meu rol de Culpados ao qual me reporto S. Paulo 14 de M.<sup>co</sup> de 1740.

gratis

Damazo Alz de Abreu

Nada do suplicante em meu livro de culpados a que me Reporto S. Paulo 18 de Marco de 1740

gratis

Luiz Antonio de Moraes cogominho

Do sup.<sup>to</sup> nam tenho Culpas em meu Cartorio segundo meu rol de culpados a que me reporto São Paulo 14 de m.<sup>co</sup> de 1740.

Diogo Pinto do Rego

Diogo Pinto do Rego Escrivam da Ouv.<sup>ria</sup> geral e Correição da Cidade de sam Paulo e Sua Comarca . Certifico em como nesta Cidade não ha mais Tabelliaes, nem escriptaes que fallem a folha dos culpados, mais dos que os referidos asima; e passa tudo na verdade em fé de que passo aprezenste Certidaõ por mim somente Sobscrita e assignada nesta dita Cidade de sam Paulo aos dezanove dias do mes de Março de mil e setecentos e quarenta annos; e eu Diogo Pinto do Rego escrivam que a fis escrever sobescrvy e asiney.

Diogo Pinto do Rego

(Seguem dois reconhecimentos)

(Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa — São Paulo, papeis avulsos de 1740).

## Nº 12

Dom Joam por graça de DEOZ Rey de Portugal e dos Algarves daquem, e dalem mar em Africa Sñor de Guiné .

Faço saber a voz Conde de Sabugoza, V Rey, e Capitão General de mar, e terra do Estado do Brazil, que os officiaes da Camera, de sam Paullo me escreverão em carta de seis de Agosto do anno de mil setecentos, e vinte, e oito do prestimo com que se achão os moradores da Cerra assima da mesma Capitania para talarem Certoins porque os Paullistas forão os q̃ sempre conquistarão a barbaridade do Gentio da America, no que a minha Coroa tem o rendimento das Minas do ouro, que se tem descuberto a custa do trabalho, e dispendio, que sempre tiverão nos

empregos do Certão, gastando não só a fazenda, mas perdendo as vidas com necessidades, e guerras continuas com o Gentio, que depois de conquistado, se fes lugar de se povoarem os certoiñs, e se fora a custa de minha real fazenda, ficará muy de minuta em muitos milhões com as conquistas, feitas desde o principio dessa America; e o seu augmento, e socego consiste no mesmo, que a experiencia tem mostrado, como pode testemunhar Pernambuco, e Bahya, sendo o seu vallor, o que fes fazer termo a continua guerra, que fazião nos Palmares no Ceará, e na mesma nas Minas geraes devendose a elles o seu descobrimento, e tambem as do Cuyabá tão distantes, habitados aquellos Certoens de muitos Gentios de varias nasçoeñs, e diversas lingoas com perigos evidentes de navegaçoeñs com embarques e desembarques, soffrendo grandes necessidades, e contratempos, como poderá melhor mostrar Paranampanema, dando o ouro, que se tem visto; como tambem a conquista dos Guayazes, que já se não duvida nas suas Grandezas, Tucambira, ou Rio das contas para a parte da Bahya novos descobrimentos: por cujo respeito se fazem merecedores de toda a graça; e assim devia eu mandar, que os Governadores não obriguem a serem soldados pagos os filhos dos Cidadãos, e Republicanos da dita Capitania pois para a Praça de Sanctos, e mais partes, havendo occasião para isso são os primeyros, que sempre forão; e para as Conquistas dos Certões com cabos naturais são os melhores soldados para o meu serviço: em cuja atenção me pareceo ordenar-vos informeis com vosso parecer. El Rey nosso Snõr o mandou pelo Doutor Manuel Friz Varges, e Gonçallo Manuel Galvão de Lacerda, concelheyros do Con.<sup>o</sup> Ultramarino, e se passou por duas vias. Antonio de Souza Pereyra a fes em Lisboa Occidental em oito de Agosto de mil setecentos, e trinta. O Secretario Andre Lopes de Lavre a fis escrever, e Manuel Friz Varges ./.. Gonçallo Manuel Galvão de Lacerda ./.. Por despacho do Conc.<sup>o</sup> Ultramarino de oito de Agosto de mil setecentos e trinta./..

Senhor

A representação que fazem a V. Mag.<sup>de</sup> os officiaes da Camera da Cidade de sam Paulo, hé taõ verdadeyra como todos sabem, pello que tem mostrado a experiencia, pois hẽ certo que os Paulistas, não só conquistaraõ o Gentio do Brazil, mas foraõ os que descobriraõ as Minas, que nelle há, sem os quaes senão poderão continuar semelhantes deligencias a que senão sogeitaõ os naturaes do Reyno, por não soffrerem o trabalho, e a fome que se experimenta nos matos, por Cuja cauza, se fãz percizo que V. Mag.<sup>e</sup> os attenda, e me parece que lhe conceda

o que pertendem contentandoos, desta maneyra para os termas Certos, e promptos para os empregos do seu real serviço, e principalmente quando a sua pertença não dificulta a guarnição da Praça de Santos, por se poder preencher, e augmentar Com os naturaes della, e com outros que não tenho tido occupação na Câmara daquella Capitania.

A Real Pessoa de V. Mag.<sup>de</sup> guarde Nosso Senhor Como seus Vassallos havemos mister. Bahia e Junho 23 de 1731.

Conde de Sabugoza

*Despacho do Conselho Ultramarino:*

Juntto o req.<sup>to</sup> haja vista o P.<sup>or</sup> da Coroa L.<sup>a</sup> oc.<sup>al</sup> 3 de 9b<sup>ro</sup> de 1731.

(Com três rubricas)

*Parecer do procurador da Coroa:*

Tenho respondido na pet.<sup>m</sup> incluza

(Com uma rubrica)

*Segundo despacho do Conselho Ultramarino:*

Ào Consselho pairesse o mesmo ã ao V Rey do Brazil o Conde de Sabugoza. L.<sup>a</sup> oc.<sup>al</sup> 19 de Dez.<sup>ro</sup> de 1731.

(Com cinco rubricas)

*Anexo:*

Senhor

Na Real prezença de V. Mag.<sup>de</sup> se deve por o prestimo que se acha nos moradores de Serra asima desta Capitania de Sam Paulo para talarem Certoiz, por que os Paulistas foram os que Sempre conquistaram a barbaridade do gentio desta Merica no que a Coroa de V. Mag.<sup>de</sup> tem os rendimentos das Minas de Ouro que se tem descuberto, só a vista do trabalho, e dispendio que sempre tiveram estes vaçallos de V. Mag.<sup>de</sup> nos empregos do Certam, no que Se gasta a fazenda e tambem Se perde as vidas com necessidade e guerra Continua com o gentio, que depois de Comquistado só dam lugar de Se povoarem os certos e se fora a custa da fazenda Real ficara deminuta em muitos milhoiz com as conquistas feitz desde o principio desta Merica e o seu aumento e socego consistio no mesmo que a experiencia tem mostrado; diga Pernambuco, e B.<sup>a</sup> quem pos em socego a continua guerra que faziam os Palmares, o Siarâ na mesma

forma; as Minas geraiz quem as descubrio as do Cuyabâ tam distantez em paizes abitados de multidoinz de gentios de varias nazsoinz, e diverças lingoz cõ perigos evidentez de navegacoinz com embarques e desembarques, pestes fomez e necessidades de contra tempos, em mundices, e feraz e só quem o experimentou. melhor o poderá dizer: Parnapanema no mesmo tempo dando Ouro que se tem visto a conquista dos Gayas que ja senam duvida nas suas grandezas, Tucambira, ou Rio das Contas p.<sup>o</sup> a parte da B.<sup>a</sup> novos descubrimentos de que se terá dado conta a V. Mag.<sup>d<sup>e</sup></sup> e finalmente o que inda está por descobrir, e se guardam as suaz deficuldades para os tallentoz dos Paulistaz que sam os que tragam este trabalho com todo o disvello sem que atê aqui fossem assistidos pella fazenda Real de V. Mag.<sup>d<sup>e</sup></sup> que para outros empregos liberalmente dispende com a grandeza que costuma. E se os Paulistas nossos progenitorez sempre serviram com vallor, e dezentenressez a Coroa de V. Mag.<sup>d<sup>e</sup></sup> inda existe o mesmo vallor para as deligencias que V. Mag.<sup>d<sup>e</sup></sup> for servido mandar, sem que para isso sejam ôbrigados a soldados pagos, e para que os Governadorez desta Capitania, nos nam perturbem, pedimos a V. Mag.<sup>d<sup>e</sup></sup> nos faça a mercê (sendo servido) haver por bem que os filhos dos Cidadoiz, e republicanoz dezta Capitania sejam exentos de soldados pagos que para os socorroz da Praça de Santos e maiz p.<sup>tes</sup> havendo occaziam p.<sup>as</sup> isso serem os primeyros, como sempre foram, e p.<sup>as</sup> as Comquistaz dos Certoiz com Caboz naturaiz, sam os melhores soldados p.<sup>o</sup> o serviço de V. Mag.<sup>d<sup>e</sup></sup> que attendendo a nossa representaçam mandará o que for servido. Sam Paulo Escrita em Camara em 16 de Agosto de 1728.

Pedro Dias da silva  
João de Ssiq.<sup>ra</sup> Pretto  
Ber.<sup>meo</sup> Correa Bueno  
Estevão da Cunha e sylva  
Antonio Vas Pinto

Doz off.<sup>es</sup> da Camara da Cid. de S. Paulo

*Despacho do Conselho Ultramarino:*

Haia uista o Proc.<sup>or</sup> da Coroa Lx.<sup>s</sup> occidental 5 de Agosto de 1730.

(Com tres rubricas)

*Parecer do procurador da Coroa:*

Não se pode negar que os moradores da Capitania de S. Paulo tem feito notaveis Serviços a Coroa e se fazem mere-

cedores de toda a graça e não ha gr.<sup>da</sup> inconven.<sup>te</sup> em S. Mag.<sup>da</sup> lhes comceder o privilegio q̃ nesta carta pedem.

(Com uma rubrica)

*Despacho do Conselho Ultramarino:*

Informe o V. Rey do Brazil Com o Seu parecer L.<sup>a</sup> oc.<sup>al</sup> 8 de Agostto de 1730

(Com cinco rubricas)

(Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa — Docs. avulsos de São Paulo 1730).

Nº 13

.....«Historia Politica Moderna do Brasil etc. 1849»

— Cap. 5º —

Acontecimentos de S. Paulo no anno de 1842.

S.M.I. informado do estado de agitação, em que se achava a Provincia de S. Paulo, proclamando-se a Republica na cidade de Sorocaba, sendo Chefe do partido revolucionário, Raphael Thobias de Aguiar, enviou para ella o Barão de Caxias, com a gente que poude dispensar, — visto que ainda se achava empenhado na pacificação do Rio Grande do Sul. — Chegando a ella o Barão, entrou a dispor as coisas em ordem a pacifica-la e por isso no dia 3 de Junho, avançou athé a posição do Tijuco Preto e offereceo combate aos Rebeldes com o intuito de os distrahir da Cidade de Campinas, — posição consideravel, — e apesar do Barão ter somente 240 Caçadores, 40 Cavalleiros, e huma peça de calibre 3; o inimigo 600 homens, comtudo recusarão, e distacou o Tenente Coronel José Vicente de Amorim Biserra com 170 homens, e huma boca de fogo, pela ponte do Anastacio, e tam feliz foi o dito movimento que o Tenente Coronel Biserra, partindo no dia 5 de Junho de Jundiahi, no dia 6, apresentou-se em Campinas, ao toque de sinos, e mais demonstrações de rego-sijo publico, em consequencia dos esforços, que fez de marchas forçadas, apesar dos caminhos serem opostos ao transito da Artilharia. Receando os habitantes daquella cidade, serem agredidos pelas forças Rebeldes, que se achavão em Limeira e Piracicaba, juntando-se a elles 100 homens, que no dia 5 tinham vindo de Itu, além dos que se diz terem marchado de Sorocaba: A comarca de Coritiba conserva-se leal, o que em grande parte he devido aos exforços do Coronel Silva Machado: Lavra-se

entre os Rebeldes a desintelligencia, e tanto assim que o Major Galvão, official bravo e intelligente, que os comandava em chefe, foi substituido pelo Tenente Coronel Bento José de Moraes, muito inferior a elle; tendo por seu Ajudante a Daniel Gomes de Freitas official de Artilharia, que tinha sido Ministro da Guerra da Bahia, por occasião da Revolução do Sabino, homem de pessimo character, e que tinha sido amnistiado com obrigação de residir em S. Paulo: Huma partida que o Inimigo tinha mandado para Tatui e Itapetininga, com o intuito de sublevar aquelles povos, foi surprehendida pelo Official que o Baram de Caxias, tinha nomeado Commandante daquelles pontos, que a desarmou.

Vinte e huma horas depois da chegada do Major José Vicente de Amorim Biserra a cidade de Campinas, constando-lhe que o inimigo se achava no lugar denominado Venda Grande, distante da cidade, huma legua, esperando que a elle se juntasse mais gente; tendo 400 homens, resolveu-se manda-los attacar, e para isso destacou 120 infantes e 100 cavalleiros; o inimigo depois de se apresentar em campo, intrincheirou-se, e resistio por algum tempo, mas finalmente foi desalojado, e posto em debandada, deixando no campo 37 mortos, e 15 prisioneiros toda a bagagem, Artilharia, munição; As villas de Queluz e Lorena, estão fortemente agitadas, e ainda que não tenham conhecido o Presidente Intruso e rebelde, comtudo, ha motivos para nos faser acreditar que ellas em pouco tempo o fação, porque das correspondencias que se achou no campo, depois da derrota da Venda Grande, se sabe que muita gente estava comprometida n'esta sedição; porque tinham prometido ao Coronel Tobias coadjuva-lo, mas esperava-se que fosse acalmada a dita agitação pelo batalhão de fusileiros mandado entrar pelo Norte da Provincia.

No dia 11 de Junho de 1842, o General em Chefe Barão de Caxias, levantou o acampamento dos Pinheiros, e dividindo as forças do seu commando, que não passavão de 900 homens, de todas as armas, em duas columnas, marchou essa noite por caminhos que se supunhão intransitaveis, e procurou attacar aos Rebeldes, que então montavão a mil, de flanco e frente; porém elles temerosos pela audacia de seus movimentos, e pela bravura com que avançavão, retirarão-se da fazenda de Carapuíra, que foi occupada pelo Barão: No dia immediato, ainda dividido em duas columnas, o Barão de Caxias pertendeu batter os Rebeldes, mas elles retirarão-se precipitadamente da margem esquerda do Rio Parvery, que occupavão, cahindo em poder dos legalistas, huma peça de artilharia, alguma bagagem, e grande porção de

mantimentos, Em consequencia d'estes acontecimentos, o General perdeu as esperanças de os poder attacar a quem de Sorocaba, para onde havião concentrado todas as suas forças, em numero de 1600 combatentes, e assestando a Artilharia, que tinhão tirado da fabrica de ferro de Ipanema, e ordenou então ao Coronel Leite Pacheco, que commandara a columna, que tinhão hido occupar a cidade de Itu, — abandonada pelos Rebeldes ao Tenente Coronel Biserra, commandante da de Campinas, — e ao Major Bloem Director da dita Fabrica, e Commandante das forças de Tatui, que as marchas forçadas viessem faser junção com elle no alto da Boavista, hum quarto de legoa distante d'esta cidade, afim de cercar o inimigo; pos-se de marcha as 8 horas da manhã da fazenda do Passatrez, apenas com 700 homens e notando durante a marcha, não encontrar algum posto avançado do inimigo, desconfiou tivesse abandonado a cidade, ordenando ao Capitão Monte Negro Commandante da vanguarda que seguisse sobre a cidade; fez elle a sua entrada n'ella, as 10 horas da manhã, ao som de repiques de sinos, apossando-se de trez peças de Artilharia, que os Rebeldes havião assestado nas avenidas da Cidade, e suas trincheiras; algum armamento, e 44 presoneiros, inclusive hum Major: os Rebeldes tinhão fugido inteiramente no dia e noite antecedente; sendo os seus chefes os primeiros que derão o exemplo: Em consequencia ficou pacificada a Provincia — visto que a Rebelião já não existe em algum dos pontos aonde existia — como a cidade de Itu, e Villas de Porto feliz, e Constituição: He tal a desmoralisação entre os rebeldes que os seus cabecilhas já não gosão de prestigio algum; grande porção de Rebeldes se tem apresentado ao General em Chefe, mas não obstante, elle tem feito por seguir os gruppos Rebeldes, que forão em debandada, de sorte que não poderão mais reunir-se; assim menos de 30 dias serão sufficientes ao distincto Barão de Caxias para acabar com a Revolta de S. Paulo.

Não podemos deixar de referir huma intitulada felicitação do Senador Diogo Antonio Feijó aos Rebeldes de Sorocaba, para que os nossos leitores conheçam os sentimentos de hum cidadão, que foi Regente do Imperio, — do theor seguinte: — Apenas soube eu em Campinas as 10 horas da noite, que n'esta cidade se havia acclamado hum Presidente Paulista, e que este era o Sr. Thobias, cobrou a minha alma algum alento, e persuadi-me que a Provincia hia cobrar seu antigo renome, e que brevemente os Mandôens conhecendo que com Paulistas se não brinca, se retirarião do concelho de S.M.I. e darião lugar a que elle livremente escolhesse hum Menisterio amigo da Cons-

tuição, e que soubesse como se governão homens livres: Dei providencias, e de manhã não obstante o meu habitual estado de enfermidade, puz-me a caminho, e cheguei a esta cidade de Sorocaba com 3 dias de viagem. A minha gratidão será eterna a todos os Sorocabanos, e jamais deixarei de lembrar-me, que aqui foi aonde se deu o primeiro grito de convite á Provincia para despertar de tanto torpor, e de tratar-nos de segurar nossas liberdades: Enchi-me de enthusiasmo, observando o valor, a coragem, e desejo, que todos mostrarão em dispor-se aos perigos, para libertar a Provincia do jugo de hum Presidente Bahiano, que tanto nos tem opprimido, e sem razão: Deliberei ajudar tam honrosa tarefa, quanto em mim estivesse; e como nada posso, fazer senão exprimindo pela Imprensa meus sentimentos, direi aos meus Patricios, tudo quanto julgar que lhes convem, para perpetuar a gloria da Provincia: talvez pouco me reste de vida, mas esse pouco voluntariamente sacrificarei a Patria a quem tudo devo: Eis o homem que claramente mostra sentimentos Republicanos. Eis o homem que conhecendo no tempo da Regencia, que não lhe era possivel levar avante o seu sistema, pedio a sua demissão, e foi para S. Paulo trabalhar com os seus Patricios para revoltarem povos athé então amantes do Throno, respeitadores das Leis e Authoridades Imperiaes, usando do pretexto, que a reforma do Codigo, era hum signal certo de que o Governo queria pouco a pouco plantar o Absolutismo, e destruir as Instituições Liberaes existentes eis emfim o homem de hum caracter ambicioso, e vingativo; mas felismente vio infructiferos todos os seus planos, vio em hum mez anniquilar-se hum partido, e vio que os seus patricios com quem ameaçava o Governo, disendo que com Paulistas se não brinca, portarem-se com a maior cobardia, visto que depois do combate da Venda Grande, não ousarão encarar as tropas Imperiaes, a ponto do General se apoderar da cidade de Sorocaba foco da Rebelião, sem ser preciso queimar huma só escorva.

Com a tomada de Sorocaba, não ficou a Provincia inteiramente pacificada, varios gruppos Rebeldes apparecerão por diferentes pontos, e varios outros combates, se engajarão, como fosse hum junto a Fazenda do pão do Alho, em que estando o Inimigo emboscado, fez fogo sobre huma força de Infantaria, Legalista, que o commandante Pedro Paulo de Moraes Rego tinha destacado, sabendo que o Inimigo pertendia faser junção com outras forças, perto da villa de Areas, aonde estava accampado; de cujo choque resultou o ferimento de sete soldados, sendo trez gravemente; mas carregando a força legalista sobre elles, os debandou completamente, ficando em seu poder algumas armas

reunas, e varios outros objectos. Outro ataque houve na mesma noite de 21, na passagem do Rio Parahiba, d'onde resultou morrer hum Rebelde, e haver vestigio de ferimento por se achar o chão em alguns lugares ensanguentado.

No dia 24 de Junho constando ao dito Commandante Pedro Paulo que o Inimigo se achava muito perto do seu accampamento em Areias; a huma hora da manhã destacou duas companhias de fusileiros e huma de cavallaria, sobre os Rebeldes, que se achavão emboscados, durando o fogo huma hora, de que resultou a morte do bravo Alferes de Infantaria João Dias da Costa, de dois soldados de Cavallaria, e hum de Infantaria; fugindo o Inimigo, ficando huma força legalista para explorar o campo; o inimigo voltou, e novo fogo se engajou, reporta-se a mortandade dos Rebeldes n'esttes choques a 50 homens.

De todos os mais influentes na Revolta de S. Paulo, somente foi preso o P<sup>o</sup> Feijó, que se achou occulto em huma casa em Sorocaba, depois de sua tomada; talvez por se não poder evadir, em rasão de se terem aggravado suas molestias com o excesso que dias antes tinha feito, com as correrias pelas villas e cidades circumvisinhas, concitando o povo para a Rebelião; a ex-Marqueza de Santos que foi mandada retirar para a Capital; o Exm. Bispo Diocesano demittio o P<sup>o</sup> Romualdo José Paes, do emprego de Vigario da Vara de Sorocaba, nomeando para substitui-lo ao digno e honrado Sr. P<sup>o</sup> Francisco Theodosio de Almeida Lima, unico Sacerdote dos residentes em Sorocaba, que sempre repellia as ideas e principios Anarquicos, que traidora e vergonhosamente professarão os mais Padres, e que alem disso tem feito relevantes serviços entre os quaes he a total reedificação da Igreja Matriz, para o que athe dispendeu de sua bolsa: Sabida he a influencia que tiveram os Vigarios por aquelles lugares do interior, o do bem ou mal que podem faser com as armas da pregação, e persuasão; a tal ponto chegou o descaramento dos Padres em Sorocaba, que não só se valerão dos meios da persuasão, como athe recrutarão gente e se punhão a testa d'ella; o General Barão de Caxias na sua volta a cidade de S. Paulo, foi recebido com as mais serias demonstrações de regosijo publico, pelos habitantes daquella cidade, pois que reconhecião n'elle, o Heroe que soube pacificar a Provincia, com o menor derramamento de sangue — como não consta succeder nas demais. — Por occasião da revolta de S. Paulo forão suspensas naquella cidade, os 5<sup>o</sup>, 6<sup>o</sup>, 7<sup>o</sup>, 8<sup>o</sup>, 9<sup>o</sup> e 10<sup>o</sup> do art. 199 da Constituição do Imperio, por espaço de hum anno; forão depositos no Rio de Janeiro, o Dr. Joaquim Candido Soares de Mirelles, do lugar de Medico da camara do Imperador, e Bernardo Pinto Gavião

Peixoto, do lugar de Viador, e José de Castro Canto e Mello do lugar de gentil-homem da camara de S.M.

S.M.I. depois de pacificada a Provincia, partio para ella a visitar os lugares, Theatro de guerra civil; varios preparativos de festejo e regosijo publico se poserão em pratica para o seu recebimento; a 16 de Março partio para Sorocaba, e dahi para S. João de Ipanema, Porto feliz, Itu, e Campinas, aonde prepararão humas cavalcadas; a Imperatriz se demorou nesta cidade enquanto S.M.I. visitava as villas e cidades do interior; apesar de S.M.I. ter sahido da capital ainda a noite, comtudo teve grande acompanhamento das pessoas mais gradadas da Provincia, que tiveram a honra de o acompanhar pelos lugares da sua digressão.

(Capitulo 5º da «Historia Politica Moderna do Brasil ate 1849» — pg. 89-96, sob o Titulo «Acontecimentos de S. Paulo que tiveram lugar no anno de 1842 no tempo do governo do Sr. D. Pedro 2º», nº 518 do catalogo de S. Paulo publicado no vol. 74 dos Anais da Biblioteca Nacional — I-3.3, 64).

UM RARISSIMO IMPRESSO DO SÉCULO XVIII - - O ITINERÁRIO  
DO RIO DE JANEIRO ÀS MINAS DO OURO.

A presente cópia dactilografada não foi feita sobre o impresso antigo e sim extraída de uma certidão notarial *verbum ad verbum* junta aos autos de um processo de reivindicação de terras; pertencente êsse conjunto de documentos a Francisco Marques dos Santos. Não posso, por isso, garantir que os erros e incorreções de escrita e pontuação pertençam ao texto impresso: é possível que fôsseem introduzidos pelo amanuense do cartório, que lavrou o traslado.

O opúsculo de Francisco Tavares de Brito, declaradamente impresso em Sevilha, no ano de 1732, é de extrema raridade. Não me consta a existência de nenhum exemplar no Brasil. Capistrano de Abreu, em carta dirigida a Lino d'Assunção a 9 de julho de 1885, diz que do mesmo só se conheciam três exemplares, um dos quais na Biblioteca Nacional de Lisboa, assinalados por Fagimère na *Biblioteca Histórica*, e pede-lhe cópia. Na mesma carta o mestre, então preocupado em estabelecer um quadro das vias de comunicação interior nos tempos coloniais, salienta a importância informativa do *Itinerário* de Tavares de Brito, atendendo-se à data, pois as descrições, aliás numerosas e pormenorizadas das estradas entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais transmitidas pelos viajantes estrangeiros que as percorreram no tempo de D. João VI, referem-se a uma época relativamente recente, em que as mesmas já deveriam haver sofrido modificações no traçado (Cf. *Cartas de Cap.* de Abreu a Lino d'Assunção, págs. 26-27).

Importa notar que as nossas vias férreas de penetração se ativeram na generalidade do desenho, quando razões de ordem técnica não obrigaram a proceder diversamente, ao risco das velhas estradas e picadas coloniais.

Assim o trecho da baixada, entre o Pôrto da Estrêla e a Raiz da Serra, contendo o início da estrada Rio-Minas, foi muito aproveitado para o traçado da nossa primeira estrada de ferro devida a Mauá. O Ramal de Minas, da E. F. C. B., de Entre-Rios em diante, marginando o Paraibuna, confunde-se com a velha estrada de Garcia Rodrigues Pais. A Estrada de Ferro de Goiás entre Araguari, no Triângulo Mineiro, e Leopoldo de Bulhões, foi assentada sôbre as pègadas da bandeira do Anhanguera. Quanto ao Ramal de São Paulo, com exceção do trecho inicial até Barra do Pirai, confunde-se quase com o caminho novo de São Paulo ao Rio, mandado abrir pelo governador e capitão-general de São Paulo, D. Rodrigo Cesar de Meneses, e pelo qual desceu, de 9 a 14 de setembro de 1822, arrebrandando vários animais pelo caminho, o fundador da nossa nacionalidade.

*Clado Ribeiro de Lessa*

ITINERARIO GEOGRAFICO, com a verdadeira descripção dos caminhos, estradas, rrossas, citios, povoações, lugares, villas, rios, montes, e serras que há na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro até ás minas de oiro; composto por FRANCISCO TAVARES DE BRITO; impresso em Sevilha, na Officina de Antonio da Sylva, no anno de 1732. Com todas as licenças necessárias.

---

## INTRODUCCÃO

Eu apprehendi ordenar e descrever hum Itinerário Geográfico, em que se incluíssem os limites do governo de São Paulo, e Minas, não só por persuacão de algumas pessoas curiosas, que dezejavão semelhantes noticias; mas para que se saibam os incognitos espaços d'aquelle Paiz, e desterrar os incertos conceitos de todos os que o não tem versado; e porque colhi de tudo verdadeiras noticias, razam será que se me dê inteiro crédito a tudo neste Itinerario referido, pois he filho de uma noticia muito individual.

Bem sey que a presente materia he prolixa, e embaraçada, e por isso pouco agradavel aos que não tem uso da Geografia; mas comtudo tão util, e proveitosa, ás cousas civis dos negocios dos Principes, ás fações Militares, ao conhecimento do que ha na terra, e no mar, que se não pode crer que haja alguem, que possa tratar estas dependencias, com propriedade sem conhecimento desta ciencia, como escreveo o doutissimo Estrabo no livro primeiro da sua Geografia, aonde diz que todos os que têm negocios nas Cidades necessitam de conhecimento desta ciencia, por ser a que mais lhe convem, e offerece a cada passo.

Confeço ingenuamente que me não animava a tomar semelhante empreza; porque ainda quando ha observaçoens mais exactas, sempre os peritos na arte encontrão que examinar, e emendar, por aumento, ou por defeito; porque assim como na pratica se nam poderá facilmente dar uma linha recta, assim tambem se nam poderá nesta ciencia conceder huma certa, e infalivel medida e só sim huma tal que seja sem falencia: assim me resolvi persuadindome que podiam passar sem esta especulação os que fião tão

delgado; entendendo que guiando-se pelo roteiro deste Itinerario, não tropeçarão nos obstáculos da incerteza pela falta de conhecimento das distancias dos lugares, que comprehende e ensina.

Poderá bem succeder, que se venha a continuar esta tarefa, aumentando-se com largas, e uteis noticias, assim das que se deixão de dizer, por não parecer prolixo neste Itinerario, como das mais que se podem adquirir no vasto ambito daquella Provincia; em quanto senão segue esta fortuna. Viva o leitor nessa Esperança

Vale.

## ITINERARIO

### COSTA MARITIMA

Barra grande de Santos, Bertioga. Barra pequena, Rio de Unâ. Capas de lanchas, Barra de Toque, Toque, da Ilha de São Sebastião, Barra das Canavieiras. Da mesma Ilha. Rio Ubatuba, Barra de Cayroçú, Barra de Marambaya, Rio de Garatibã. De lanchas, Rio de Toyutã. De lanchas, Barra do Rio de Janeiro.

### ILHAS

Ilha de Camuella, Ilha dos Alcatrazes, Ilha de São Sebastião. Ilha dos Porcos, Ilha das Couves, Ilha Grande, Ilha de George Gallego, Ilhas do Pay.

### POVOAÇÕES MARITIMAS

Sam Vicente, Santos, Villa de Unâ, Villa de Sam Sebastião. Villa de Ubatubã, Villa de Parati, Villa de Angra dos Reys. Cidade do Rio de Janeiro, Villa de Macacu, Cidade de Cabo Frio.

### CAMINHO PARA AS MINAS PARTINDO DE SANTOS

Aqui se embarca em Canoa, e se vay pousar ao pé da Serra de Cubatam; pella menhã se sobe á serra, a qual já hoje está com capacidade para se chegar a sua altura, excepto em dois ou tres passos, aonde he preciso apearem-se os caminhanes se senão querem ver em perigo; porque para qualquer parte, que cahirem, acharão precipicio inevitavel. Em pouco mais de tres horas se vence a eminencia daquella Serra, da qual se vê o mar e a planicie da terra, communicada das transparentes, e cristalinas aguas de infinitos Rios, que servem para a vista de agradaveis e lizongeiros objectos.

A esta Serra, e sua cordilheira derão os primeiros habitantes o nome de Parâmbiacabã, que significa na lingua Geral do Brasil, lugar donde se vê o Mar.

E proseguindo a Jornada se vay pernoutar no Rio dos Couros; e no outro dia se entra na Cidade até o Meyo dia ou huma hora em Jornada ordinaria. Desta Cidade se parte para as Minas, e se passa pelas passagens seguintes.

Nossa Senhora da Penha (fazenda dos PP. da companhia; e se passa hum Rio ao sahir della) Villa de Mogy (passasse um Rio ao entrar) Villa de Sucaray (Pasase antes de entrar na Villa o Rio Paraiba em Canoa) Principio do Facão grande, Capella, Villa de Taubatê, Villa de Pindamonhangaba, Guaratingitã.

A esta Villa tambem vem dar o caminho de Paraty que chamão o caminho Velho; E que sahe de Paraty, vem ao Bananal, sobe a innacessivel Serra, e descansa na Pareçam. Passa-se o Rio Perepetinga (que toma aqui o nome das Serrarias por onde passa,) e logo depois se chama Paraiba do Sul e se pernouta no sitio que tambem toma o nome do Rio. Affonso Martins. Passase aqui o Façam, que he hum carreirinho, que vay pelo alto de hum cume no qual apenas passa hũ cavallo, ou passa hum homem a pé, e se a cazo declina para alguma das partes, se precipita.

Vai-se a incruzilhada, e se entra depois na Villa de Guara-tinguetã, já dita, e della se parte para as Minas, passando-se em Canoa, e dahi a breve distancia o Rio Paraiba, no sitio de Aipacorê, e se prosegue o caminho das Minas.

## SITIOS, OU ROSSAS DESTE CAMINHO

Em Baú passa-se hum Rio vinte vezes, e por isso se chama o Passa vinte. Sobe-se a notavel Cordilheira, ou Serra de Mantiqueira. Passa-se outro Rio trinta vezes, e lhe chamão o passa trinta e se vay ao Pinheirinho; dahi a Rio verde, Pouzos altos, Boa vista.

Sobese hum monte em cujo cume se dilata a vista circularmente pelos Orizontes com igualdade, e sem obstáculo algum, ou estorvo de outro monte, que se opponha, em que dá mostras da sua grande eminencia, e se vay a Caxambû. Aonde ha hum monte cuja falda he lambida de todo o genero de caça que alli vem gostar daquella serra, e por ser aprazivel, se bem que muito salitrada.

Maypendi, Pedro Paulo, Engay, Fravituã, Carrancas, Rio Grande, Tojucã, Rio das Mortes pequeno.

Entra-se na Villa de São João delRei no Rio das mortes. Desta Villa se vay para as Minas Geraes, em cinco ou seis dias por hum de duas estradas, ambas quasi iguaes, assim na extensão, como nas comodidades, e caminhos. Huma se intitula o caminho Velho; outra o Caminho Novo. A estrada velha se toma á mão direita, e a estrada nova fica a mão esquerda; cujos sitios, ou Roças de hum e outra são as seguintes.

### CAMINHO VELHO

Logo que se sahe da Villa de São João se passa em Canoa o Rio das mortes (se senão quer passar na ponte, de que se paga quarenta reis) e se vay ao Callanday, Cataguazes, *Capoari* digo Camapoan, Carijos, Macabello.

### CAMINHO NOVO

Callanday, Alagoa dourada (toma este nome todo aquelle Terreno usurpando-o da Alagoa vesinha) Camapoan, Redondo, Congonhas, Macabello.

Paremos deste Citio, e façamos para elle a jornada pelo Rio de Janeiro.

Parte-se da Cidade do Rio de Janeiro em lancha, e se entra pelo Agoasû, e em hum maré se chega ao citio do Pillar; e daqui em canoa pelo Rio a sima se vay ao Couto. Aqui se monta a cavallo e se segue jornada a Taquarusû ao pé da boa vista. Sobe-se a Serra, com bastante trabalho. Do mais eminente da estrada se vê o mar, os Rios e a planicie da Terra. Em reciproco comercio goza aqui a vista de hum famoso espetáculo; e prosseguindo a jornada fica á mão hum monte innaccessivel tão redondo e igual que parece ser feito ao torno. He todo de pedra, e por huma banda da sua falda vay a estrada, deixando a sua agigantada emminencia muito atrás os Atlantes, e Olympos. Ao pé desta serra da parte do Norte estão situadas as Rossas do Silvestre, Bispo, Governador, Alferes, Rossinha, Pao grande, Cabarû, Carvaruasun, Dona Maria, Dona Maria Tacurusa, Dona Maria Paraybunã.

Passa-se aqui o Rio deste nome e aqui está o Registro.

Rossinha do Araujo, Contraste, Cativo, Medeiros, Joseph de Souza, Juiz de fora, Alcayde mor, Antonio Moreyra, Manoel Correa, Azevedo, Araujo, Gonsalves, Pinho, Bispo.

Aqui se sobe a grande Cordilheira da Mantiqueira.

Rossinha, Coronel (borda do Campo) Registro; aqui se paga de cada carga de seco uma outava, e de cada molhado mea outava.

E quem quer hir para a Villa de São João delRei, toma huma estrada á mão esquerda, e vay ao sitio do Barroso, e em outra jornada pode chegar á dita Villa. E vamos prosseguindo o nosso caminho das minas Geraes.

Joseph Rodrigues, João Rodrigues, Alberto Dias, Passagem, Resaca, Caranday, Outeiro, Os dous Irmãos, Gallo cantante, Rossinha, Amaro Ribeiro, Carijós, Macabello. Aqui se passa o Rodeo, isto hé, que se rodea hũa Serra, a que chamão Ititiaya. Ilheos, Olanã.

Daqui toma á mão esquerda quem quer hir caminho direyto para Villa Real, e se vay pela Cachoeira, a vista da caza branca, buscar a passagem do Gravato; e prosseguindo o caminho das Minas Geraes, do Olanã se vai ás tres Cruzes e da hi a Trapui, que fica uma legoa de Villa Rica, e logo se entra nella para se passar daqui a Villa Real, se torna pelo Tripui ás tres Cruzes, e pela Bocayna; por qualquer de tres estradas se vay á vista da caza branca buscar a passagem do Garavato, e dahi se toma a mão esquerda, pelo curralinho, e Rapozos, e se entra em Villa Real, e desta se passa a todas as mais Villas de sua Comarca. E já que damos noticia dos caminhos e estradas terrestres; diremos agora das Estradas aquáticas que sam os Rios, e principiaremos pelos mayores, porque sempre aos Grandes se devem os primeiros lugares.

## SERIE DOS RIOS

Rio da Prata, Rio grande, Rio das mortes, Rio Thêtê, Rio de São Francisco, Rio das Velhas, Rio das Congonhas, Rio de São Bartholomeu, Rio das Pedras, Rio da Prata, Rio Sabará, Rio da Gaia, Rio do Inferno, Rio Parã, Rio Parupebã, Rio de São João, Rio Paraiba do Sul, Tres Olhos de Agoas, Paraibuna, Rio do Espirito Santo, Ribeyram do Carmo, Rio Semidouro, Rio Goalachos, Rio Garupiranga, Rio doce, Rio Santa Barbara, Rio São Matheus, Rio Catas Altas, Rio Camargos.

## DESCRIPÇAM DOS RIOS

### RIO DA PRATA

Procede este seguido Briareo dos Rios, de principios limitados, e de fontes muito pobres; mas com a vesinhança do Rey dos metaes enobrecido. Tem da parte do Leste o nascimento, para que até nesta circunstancia tenha aremedos do Sol. O Rio grande lhe offerece os primeiros cabedaes, para que seja tambem grande a sua opulencia. Nasce este de duas fontes pequenas; huma junto

das minas de Ibutupocã, outra das de Soruocã; e logo a pouca distancia, se mostra rapido, e caudaloso. Depois entra nelle o Rio das mortes, que nasce da borda do campo do caminho novo, incorporado com o das mortes pequeno, e todos identificados passando pelo meridiano de São Paulo recebe a vesita do celebrado Theetê, e de romaria vam parar a Buenos Aires, ou á Nova Colônia, e sahe ao mar em altura de trinta e cinco graos, e hum minuto.

## RIO DE SÃO FRANCISCO

He este o terceiro Rio, na ordem da sua grãdeza, dos que praticão com curso mais extenso as terras do Brasil. Constroe-lhe a mayor parte das suas riquezas o celebrado Rio das Velhas, com tantas alfayas de Ouro quãtas são as suas correntes de prata: com este se faz não só caudaloso mas logo soberbo. Compoem-se o Rio das Velhas do das Congonhas, que passa pela falda de Itaubira, e do Rio São Bartholomeu, que lhe acarream o cabedal. Entrão nelle vários Riachos: os mais notaveis sãm o das Pedras, e o Sabarã, que trazem suas aguas dos Riachos Gaya, e do Inferno, chamado assim, porque se passa por elle por huma ponte de menos de vinte pés de comprido, correndo o Rio por baixo, com alguns ramos, e estes em pedras sahidas para fóra, que estão convidando a quem olha da ponte a horroroso percipicio. Muitos desagoam no Rio de São Francisco, o qual juntamente com o das velhas, e Rio Parã unido com o Rio Paraupebã, e São João, vam todos dar ao mar.

## RIO PARAHIBA DO SUL

Nasce este Rio de tres olhos de agua, parte da Villa de Angra dos Reys, discorrendo por entre as serranias e montanhas de Parapetinga, das quaes toma aqui o nome; porem dilatando-se para Oeste, o perde, e toma o de Parahiba; dando volta pela Villa de Sacaray, fas caminho para Leste, passando pelo sitio de Hipacare, pelo caminho velho das minas, e no caminho novo, pelo citio de Graciã Rodrigues, que tomou o nome ao mesmo Rio para o dar áquelle citio; e depois fazendo caminho para os campos dos Itacazes, fertilizando-os, sahe ao mar pela banda de Leste em altura de vinte, e hum graos, e trinta minutos.

## RIO DO ESPIRITO SANTO

Da Serra de Titiaya, e da de Tapanhuacanga no Ouro Preto da banda do Leste, nascem duas fontes, que depois de unidas pro-

duzem o Ribeyrão do Carmo, enriquecidas de ouro, por todas as suas margens, fundo, e contornos. Este Recebe em si os Rios do Semidouro, que corre por baixo da terra, largo espaço, e do Brumado, ambos incorporados, á dois dias de jornada da Villa do Carmo, e entrando nelle mais a baixo o de Ferruquim perdem ambos os nomes, e tomam o do Espirito Santo, e vay desembocar ao Leste na Villa, que tambem do Rio se adornou com o nome, em altura de vinte graos, e quinze minutos.

## RIO DOCE

Este Rio se compõem dos Rios Santa Barbara, São Matheus, Catas altas, Camargos, e outros quasi sem nome, e outros que correm pelos districtos do mato dentro nas Minas Geraes, e cordilheiras da grande Serra de Tapanhuacanga, que se estende do Ouro preto, ou Villa rica para o Noroeste. Este Rio entra no mar da banda do Leste em altura de doze graos, e trinta e quatro minutos.

## SERRAS

Paranapuacabã he hum grande Cordilheira, que corre a Serra Cubatão á subida de Santos para São Paulo, subindo de Parati, ou de Pirapetinga para sima da dita Serra ou Cordilheira no caminho velho.

Boa vista, tranzito, ou subida da Serra do caminho novo do Rio de Janeiro para as Minas. Cordilheira de Mantiquera, Morro do Rio das mortes com beta de Ouro, Ponta do Morro no Arrayal Velho, Camapoam, Itambira, Tupanhuacanga, Itâcolumim, Serra do Rio, Morro da Conceição.

*Fazendas de Engenhos, Rosas, Arrayaes, Povações, e lugares, Termos das Villas, e aonde se dam cartas para tirar ouro, Paragem de Itaubira, ou Itamorindibã, aonde se toma o caminho para o descubrimento das esmeraldas, e para a Alagoa dourada.*

## LAVRAS VARIAS

Juruoca, Albitupoca, Arrayal Velho, Congonhas, Itabaraba, Itaubira, Carmo, Garapiranga, Camargos, Catas altas, São Matheus, Santa Barbara, Itambe, Itacambira, Conceição.

Deixo outras infinitas por não fazer mayor prolação. Faço somente menção das refiridas; porque nellas se trata em outros lugares deste Itenerario para se saber aonde estejam situadas.

## COMARCAS

As Comarcas deste Itinerario sam cinco. A Capitania do Rio de Janeiro tem somente huma, a qual espira pela parte do Norte da mesma Cidade no pé da serra da Boa vista, no caminho Novo das Minas, antes de a subir e com a Capitania do Espirito Santo pela parte do Sul, fenece no mar Oceano pela parte do Leste; e no mesmo pela de Oeste, na Villa de Unã inclusive, e com a comarca de São Paulo.

O governo de São Paulo, e Minas tem quatro Comarcas. A primeira he a Cidade de São Paulo. A segunda he a do Ouro preto. A terceira a do Rio das Velhas. A quarta a do Rio das Mortes, A Comarca de São Paulo parte do norte com a do Rio das Velhas, do Sul com a do Rio de Janeiro, e com o mar Oceano: de Leste com a do Rio de Janeiro, com a do Rio das Mortes pela Cordilheira de Mantiqueira. De Oeste se pode estender até nova Colonia.

A comarca de Ouro preto parte do Norte com os matos dos Ilheos, da Bahya: do Sul com a do Rio das Mortes pelo limite do Rio das Congonhas; do Leste com a do Espirito Santo, e do Oeste com a do Rio das Velhas pelos limites da passagem do Garavato e Catas altas.

A do Rio das Velhas parte do Norte com os Curraes, e certões da Bahya; do Sul em parte com a do Rio das mortes pelas montanhas de Itaubira, *inclusive*, e com a de São Paulo. Pela do Leste, com a do Ouro preto pelos limites da passagem do Garavato, e das Catas altas, e de Oeste pelos Certõis sem conhecido limite.

A do Rio das mortes em parte com a do Ouro preto, pelo Rio das Congonhas, e em parte com a do Rio das Velhas: ao Sul em parte com a do Rio de Janeiro, pela serra da Boa vista no caminho Novo, e em parte com a da Cidade de São Paulo. De Leste com a do Rio de Janeiro. De Oeste com a de São Paulo pelo limite de Mantiquera no caminho Velho.

## VILLAS COM MINAS, SEGUNDO AS ANTIGUIDADES COM QUE FORAM CREADAS

O Governador, e Capitão General Antonio de Albuquerque Coelho de Carvalho eregio as seguintes: Villa de Nossa Senhora do Carmo, que tomou o nome de Ribeyram, que corre junto a ella. Villa Rica no Ouro preto, Villa Real no Rio das Velhas.

O Governador Capitão General Dom Braz Balthazar da Silveira levantou as que se seguem: Villa de São João delRey no Rio das Mortes, Villa Nova da Rainha no Caêtê, Villa Nova do Principe no Serro do frio, Villa da Piedade em Pitanguí.

## VILLA DO CARMO

Está situada em altura de vinte graos e quinze minutos: he de Clima favoravel para todo o genero de plantas, tem em si o milho, e feijão que lhe basta, e grande parte deste mantimento já lhe vem dos campos da caxoeira, casa branca, e curralinho conduzido em cavallos; distancia de seis ou sete legoas: está fundada em sitio allegre: e assim do mesmo Ribeyrão como da terra se tem tirado muitos thesouros, e actualmente se tira em todo o seu termo bastante ouro, mas em fôrma que tenha conta, só a quem o permite a divina Providencia, e em todas as mais Minas he o mesmo.

## VILLA RICA

Entre montanhas de immensa altura, e dellas rodeada, em fôrma que a vista se não pode estender, se levantou esta Villa e supposto que abatida pela profundidade em que está a mayor della situada, mais soberba, e opulenta que todas, assim pela frequencia de Comerciantes, como pela abundancia de suas Minas, mormente da innacessivel Montanha de Tapanhuacanga, em cujas faldas se encosta, e descança. Esta serra he hum Posotí de Ouro, mas por falta de agua no verão não enriquece a todo: que nella minerão, supposto que os remedeia. He esta Villa falta de tudo o que depende de Agricultura, assim que todo o mantimento lhe vem dos referidos campos por distancia de tres, quatro e cinco legoas; está em altura de vinte graos, e vinte minutos.

## VILLA-REAL

No principio desta Villa pela parte que olha para o Sul corre o Rio das Velhas, a lavar-lhe as margens, a este rende vasalagem o Rio Sabará, que sahindo-lhe a saquialo, se despoja do nome com o tributo das aguas, rodeando esta Villa pelas lavras do Leste, e do Norte: ambos correm turvos porque actualmente em ambos se minera, mas raras vezes sahem os mineiros lucrados nestes districtos; porque não correspondem os haveres ao ordinario dispendio; mas agora com as rodas se tira muito ouro.

São abundantissimas de todos os fructos as terras desta comarca, os quaes todos nella se compram por menos a metade que nas Minas geraes. A Villa está situada em territorio aprazivel, e os moradores se tratão aqui com muito luzimento porque nas suas fazendas a mayor parte conservão com pouca despeza muita cavalaria. A esta Villa vêm parar todas as carregações que sahem da Bahia, e Pernambuco pelas estradas dos currais, e Rio

de São Francisco, e nella antes que em outra parte entrão os gados, commum sustento das Minas, e quazi reputado como o mesmo pam. Está esta Villa em altura de dezanove graos, e cincoenta e dois minutos.

### VILLA DE SÃO JOAM DELREY

Ao Sul de todas as Villas, virte e hũ graos e seis minutos se erigio esta Villa, em umas Planicies, que convidam, com sua amenidade, e frescura, e interior allegria, com que della gozão, ornada de verdes campos, que lhe servem de proveitosos passos, e não menos he enriquecida de lucrosas Minas; mas de summa difficuldade, e nem para todos senão no Inverno; de cujas affluencias, e enchurradas se aproveitão, hindo os negros á gandaya, a que se chama faisqueira, pela falda de hum Monte de mais que mediana grandeza, todo composto de pedra de Rexa de ouro, a qual moida com pedaço de ferro, no que mais se desperdiça do que se aproveita por mera incuria, e no tempo seco padece o comum, e somente lavrão alguns particulares com força de escravos, dando catas, nas faldas do dito monte, que sam de grande utilidade, e com menõs conveniencia se dam tambem por aquella dilatada margem. Humas, e outras vezes senão aproveitam, por não poder vencer a muita agua que vertem.

A pouca distancia desta Villa corre o Rio das mortes, cujo fundo se sabe he empedrado de ouro, e delle se tirava antigamente o que podia trazer hum negro, hindo de margulho arrancar com hum Almocafe emquanto lhe durava o folgo; agora com novo arteficio se tira em Canoas, com humas grandes colheres de ferro enxeridas em huma comprida astea de pão, as quaes arteficiosamente vasão com huns cassos de couro cru, que estão pendentes pela parte convexa, e com humas argolas, pelas quaes se puxa da terra com huns sarilhos, quanto pode sofrer o fornimento dos cabos, e cheyas as colheres se cravão cõ a astea no fundo, e trazem o casso cheyo de lodo, areia e pedras, o que tudo depois se batea, e fica o mais precioso, por senão poderem mover, nem ainda arrancar as pedras de estranha grandeza, que estão no fundo, para se raspar a pissarra delle, aonde o ouro fas seu mais natural assento.

### VILLA NOVA DA RAYNHA

Esta Villa he a terceira na ordem da sua antiguidade: dista de Villa Real perto de quatro legoas, está fundada em sitio alegre e dezafoçada de montes; he abundante de mantimentos, tem bastantes lavras; mas se pouco lucram, menos gastam. Por esta

causa ha no termo della muitos homens opulentos, e tem bons pastos para conservarem os seus cavallos, com commodidade. Está esta Villa ao Norte de todas as Villas das Minas em altura de dezanove graos e trinta e oito minutos.

## VILLA NOVA DO PRINCIPE

Esta Villa aprazivel está fundada na Povoação que antes se intitulava Serro do frio, e agora se toma genericamente por todo seu termo. Nelle se acham infinitas Minas, e particularmente na Conceição aonde ha hũ monte de desmedida grandeza, no qual se acha oiro como o que dissemos de Tapanhuacanga em Villa-Rica.

Nestas Minas do Serro do Frio, Comarca desta Villa do Principe, junto às lavras de Bernardo da Fonseca Lobo, sitio, e paragem, a donde chamão o Cahetê Merim sahem alternativamente com o ouro muito bons diamantes. Ficão estas lavras de Cahetê Merim em hum baixo, e da parte dessima (como do Castello de Lisboa para o Rocio) está hum Morro de pedras brancas do tamanho de huma livra, e aqui se acham tambem diamantes.

Tem esta Villa termos muito dilatados, e para a parte do Oeste ainda senão tem averiguado o seu limite. Della se vay a Itaupira, aonde tambem se minera. Antes de chegar a estas minas no sitio da Itamiriodibã se toma o caminho para o descobrimento das esmeraldas fazendo caminho, quinze ou dezanove dias de jornada, e doze ou treze para o Norte.

Os que até o poente o buscaram, hindo somente pelo tino, sem noticia alguma das lições Geograficas, andaram com muito trabalho muito mais do caminho que lhe era necessario; porque se partissem de Villa nova da Raynha para o Norte, atalhavão mais de meyo caminho, e depois de poucos dias andados poderiam tornar ao seu rumo, e seguir o seu tino, e com muita brevidade chegarião ao lugar destinado.

Pella Bahia se intentou este descobrimento ha muitos annos, sendo Governador Luiz de Brito de Almeyda, e primeiro descobridor o ousado Sebastião Fernandes Coutinho, fazendo sua entrada com mais huns poucos companheiros pelo Rio Doce, fazendo caminho a Oeste, andando para sima; perto de sincoenta legoas: ao longo delle acharam muitas pedras verdes.

Cinco ou mais legoas para a parte do Norte, descobriram huma grande, e formosa pedraria de esmeraldas, e outra de safiras que estam junto a huma Lagoa. E mais a baixo distante de sessenta ou setenta legoas da barra do Rio doce, vieram achar das mesmas pedras. E quatro ou cinco legoas para a parte do

Sul descobriram outra Serra em que lhe afirmou a gente, que havia pedras verdes, e vermelhas do tamanho de um dedo, e outras assim todas resplandecentes. E desta Serra andando para Leste huma legoa, ou pouco mais, encontrarão com outra de fino chrisal, que cria em si esmeraldas, e juntamente pedras azuis.

Antonio Dias Adorno foy o segundo descubridor; chegou á dita Serra do Leste, achou Esmeraldas, e da banda de Oeste safiras, humas, e outras se criam em chrisal; trouxe o dito Governador grande quantidade, e algumas muito grandes as quaes tambem associava outras pequenas; porem se presume que debaixo da terra, haverá muitas mais finas. He sem duvida que pellos caminhos que estes homens fizeram, a distancia da terra que penetrarão, muito mais facil será este descobrimento intentado pelas Minas. Alguns Paulistas o emprenderam, mas sempre tiveram casos de desunião, que os perturbaram, e disto sufficit,

### VILLA DA PIEDADE

A ultima e septima Villa he a da Piedade, sitio antes nomeado Pitangui, para onde correrão muyto numero de Paulistas. Tem hum Serro, aonde actualmente se minera, e em huma passagem delle a que chamam o Badassel se tiram muitos quintaes de Ouro, em pedaços de grande pezo, e neste sitio se trabalha frequentemente.

FINIS LAUS DEO

## OS PRIMEIROS PINTORES DO BRASIL

### PROBLEMAS E OBSERVAÇÕES

#### EMBAIXADOR JOAQUIM DE SOUSA LEAO FILHO

Mais de 15 anos decorreram depois da publicação no *Art Quarterly*/ Outono de 1938/ do artigo de autoria de Robert C. Smith «Paisagens brasileiras de Frans Post.» Vários outros apareceram após, dedicados aos primeiros pintores do Brasil, Post e Eckhout, consagrados ainda por diversas exposições.

Finalmente, em 1948, aparecia no Rio de Janeiro a monografia de Joaquim de Sousa Leão sobre Frans Post, acompanhada do respectivo catálogo, reunindo publicações anteriores do autor, o qual, continuando suas pesquisas, aumentou o número de obras catalogadas para 124, dobrando, assim, a relação fornecida pelos primeiros biógrafos. Devido à procura, foram surgindo outras obras de todos os cantos e países. Algumas estavam escondidas debaixo de nova camada maciça de pintura, em meio a ruínas italianas, mas conservadas na parte inferior, como em um caso tivemos ocasião de constatar. E justiça seja feita, advieram falsificações, produto de ateliers especializados e inescrupulosos.

A aparição dêsse número de quadros no mercado não é de espantar, pois estavam mencionados nos antigos catálogos de venda. Sem falar da Holanda e da Inglaterra, cite-se em França, por ex., a coleção Errad de Paris (13 de dezembro de 1801), que apresentava um Post fazendo parêlha com um pintor misterioso, que escapou às nossas buscas, J.G. Sadgman (V. J. G. van Gelder em *Beeldend Kunst*, 1940, n.º 9).

Chegaram até aos Estados Unidos, sendo que na data de 22 de novembro de 1821, uma loja de Boston indicava: «Aspectos das Índias Ocidentais», «Esportes e prazeres dos índios», — enquanto que numa exposição da coleção Jumel, em Nova York, em abril do mesmo ano, um exemplar único do catálogo do Museu de Boston, com cópia fotostática na Frick Art Reference Library, indicava sob o n.º 189, «Diversões dos africanos.»

Ao lado dessas recuperações, houve perdas motivadas pela guerra, como no caso do quadro de Post destruído em 1945, no castelo do Barão van Wassenar, sem mencionar o album de desenhos de Zacharias Wagner, em Dresde, os tesouros da Biblioteca Prussiana, transferidos atrás da cortina de ferro na Silésia e sobre cuja sorte pode ainda existir dúvida, — enquanto que o mobiliário de marfim pertencente a Maurício o Brasileiro está definitivamente perdido, em consequência do bombardeio do castelo de Monbijou, em Berlim.

Era inevitável que no decorrer de tantos anos se juntassem acréscimos em massa à lista bibliográfica, como a que foi dada por J. Held na biografia de Frans Post/Thieme-Becker, 1933/ para cujo desenvolvimento também concorremos, sendo natural que novos problemas relativos aos primeiros homens que pintaram o Brasil fôssem surgindo sem, até hoje, encontrarem solução definitiva. (V. *The Burlington Magazine*, Set. 1943 — *Revista do Serviço do Rio de Janeiro, Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, 1943, n.º 7 — *ARTS*, Paris, 21 de agosto de 1953 — *O Museu de Arte de São Paulo*, Jan. 1954). Seja-nos permitido enumerar alguns desses problemas, sem pretensão de dar-lhes a última palavra.

O primeiro ponto com que deparamos é aquêlê relativo aos quadros de Frans Post, antes de partir, com cêrca de 25 anos e na companhia de João Maurício de Nassau, para Pernambuco. Pensara-se reconhecer seus primeiros quadros holandeses em paisagens com dunas, como as de n.º 9 e 10 da coleção F. Lugt e Prof. Doutor W. Martin, respectivamente, do catálogo da exposição «Mauritz de Brazilian», no Mauritzhuis, na Haya, em 1953. Porém o quadro da coleção do Dr. W. Martin, que tem atrás a marca da loja Lombard em 1866 em Colônia e uma inscrição: «livro de contas Frederik Heimdröck, 300 florins, 1650», o qual podemos examinar quando da visita ao primitivo proprietário, Mr. Pierre Orban, em Daumesnil, perto de Paris — assim como a paisagem de F. Lugt — mostram bem ao lado das datas 1633 e 1631 as assinaturas do arquiteto Pieter Jan Post, irmão de Frans, que jamais veio ao Brasil, assinaturas essas vistas à luz do dia, na exposição de Haya. Dito isso, podemos ainda esperar que surjam obras holandesas da mocidade de Frans Post.

A atividade de Frans Post no Novo Continente vai de 1637 a 1644, quando voltou à pátria, estando assinalada no primeiro ano dessa preciosa etapa a paisagem da Ilha de Itamaracá, assinada e datada de 1637 (*Rijksmuseum, Amsterdam*), bem como as abaixo

relacionadas, que se encontram no Louvre e que foram oferecidas a Luiz XIV :

- Carro puxado por bois — 1638
- Rio São Francisco e Forte Maurício — 1638
- Pôrto Calvo — 1639
- Forte Ceulen e Rio Grande — 1639

Acrescente-se ainda «Ilha de Antônio Vaz», assinada e datada de 1640 e «Forte das cinco pontas», catalogada por J. de Sousa Leão, numa coleção particular. (Vide menção dos poucos desenhos de Frans Post, datados de sua temporada brasileira, por ex. : o da coleção Prado, do ano de 1638, atualmente perdido, em J. de Sousa Leão, op. cit. pág. 62). Muitos outros devem ter sido executados para gravuras, posteriormente e não *nat den leven*, como por ex. : o album dos 31 desenhos que está no Museu Britânico.

De volta à Holanda começa — não imediatamente, porque os primeiros quadros conhecidos são «A cachoeira de Paula Afonso», no Staedelshes Kunstinstitut, Francfort, 1647, e o «Sacrifício de Abraão», Boymans Rotterdam, 1648 — uma produção regular e exclusiva de vistas do Brasil, para satisfazer êsse amor ao exotismo que havia em tôda a Europa, levada avante por Post até cêrca de 10 anos antes de sua morte em 1680, observando características que permitem distinguir, entre mil, uma obra sua.

Outro ponto que se nos depara é a evolução do estilo de Post, desde a frescura e a liberdade de sua visão diante da paisagem, virgem até uma tendência para o clichê e a fórmula em uso no seu tempo, em Harlem. A pincelada sóbria e luminosa de seus primórdios vai sendo substituída por uma escala de tons e uma composição de bastidores, englobando as margens do rio, escurecendo os verdes do primeiro plano ao mesmo tempo que os azuis montantes na linha do horizonte, compondo nuvens claras e densas sôbre o céu profundo, tendendo, em suma, para efeitos puramente decorativos. Todavia, em plena abundância de sua produção não aparecem repetições, se excetuarmos duas grandes paisagens de Olinda onde o ponto de vista do artista é o mesmo embora seu estilo apareça diferente, utilizando homens, flora e fauna como motivos, além do escudo com a inscrição em holandês «Ruínas de Olinda.» Uma série de pinturas é dedicada a vistas dessa cidade, igrejas, claustros, habitações de índios, geralmente em vastos panoramas, vistos de cima, com planícies ondulantes, cobertas de moitas, ornadas com figuras, plantas, casinhas e animais exóticos. Outras focalizam a cultura da cana de açúcar, que juntamente com as especiarias, constituía a razão da presença de portugueses e holandeses no Brasil.



*F. Post, 1638 — O Carro de bois — Museu do Louvre — ex-col. Luís XIV.*



*F. Post — Vista da cidade Paraiba — Museu do Louvre — ex-col. Luís XIV.*





*F. Post (fragmento) — Museu do Louvre, Paris — ex-col. Luís XIV.*





*F. Post (fragmento) — Muscu do Louvre — ex-col. Luís XIV.*



*Coleção Argeu Guimarães — Rio de Janeiro — ex-col. Smiler Gelder, Antuérpia.*





A. Eckhout. «Le roi porté» — Modelo para a tapeçaria da série «Anciennes Indes» tecida na Manufatura dos Gobelinos — Mobilier National, Paris.



E agora chegamos à história dos Presentes enviados a Luiz XIV, por João Maurício de Nassau, no fim de sua vida, em 1679, história bastante conhecida, que dispensaria os nossos comentários. Digamos apenas que tais presentes constavam de nada menos de 40 quadros, entre grandes e pequenos, «retratando o Brasil», como escreveu o Príncipe ao Rei, inventariados incompleta e infelizmente nos *Archives de la Maison d'Orange*. Acompanhamos essa coleção de vistas do Brasil pelos inventários franceses (*Meubles de la Couronne*, 1681 — N. Bailly 1709 — Durameau, 1784) em quantidade cada vez mais decrescente. São originários desses presentes os quadros assinados por Post, antes referidos e datados de sua estada no Brasil. Entretanto, não todos os quadros oferecidos a Luiz XIV, dos quais se pode recompor uma lista parcial, foram executados *in loco*.

O segundo pintor que acompanhou João Maurício ao Brasil foi Albert Eckhout, a quem Mr. Thomsen, último zelador das coleções etnológicas do Museu Nacional de Copenhague dedicou uma monografia. Mas não há praticamente nada sobre esse artista nas coleções nacionais da França, a não ser no catálogo de N. Bailly de 1709/1710 alguns trabalhos que a ele se podem atribuir, como pintor figurista, tais como: «Roy Maure», «Índios no meio das plantas», «Cheval Isabelle», além de muitos outros, como veremos adiante. Mas todos passaram aos Gobelins, dentro da finalidade do presente, que não era outra senão fornecer a Luiz XIV um documentário sobre o Brasil, as Índias e o Novo Mundo.

Os assuntos de cada tapeçaria estão indicados no inventário preservado nos Arquivos da Casa de Orange, com letras maiúsculas de A a M. Debaixo de cada maiúscula há uma subdivisão, contendo em algarismos árabes (1 a 10 por exemplo) o que nós acreditamos, com Thomsen, serem paisagens pintadas, desenhos, objetos do folclore ou da fauna, compondo em suma a documentação de que fala o Príncipe. Não há dúvida de que objetos dessa espécie figuravam entre os presentes, embora o significado do inventário seja bem diverso.

Foi a feliz sugestão de Sousa Leão, em sua monografia, que permitiu uma justa interpretação à descrição contida no inventário dos presentes de João Maurício. Cada assunto de tapeçaria escolhido pelo Príncipe, aí figura debaixo de letras maiúsculas e está seguido de um texto explicativo, onde algarismos árabes se referem a detalhes indicados e compreendidos nos grandes quadros, servindo de chave, como ainda se usa nas cartas topográficas ou vistas panorâmicas — sendo um ótimo exemplo o trabalho de Gaspar Barlaeus sobre o Brasil, que em 1647 apareceu em Amsterdam.

O nome de Albert Eckhout como autor dêsses grandes quadros desaparecidos surgiu com a comparação entre temas descobertos e telas componentes dos presentes de João Maurício ao rei da Dinamarca, Frederico III, em 1654 — 24 anos antes da remessa a Luiz XIV — conservadas no Museu Nacional da capital dinamarquesa e estudadas por Thomas Thomsen na monografia dedicada a êsse pintor de figuras.

Conseqüentemente, resulta que a série de tapeçarias chamada «Teinture des Indes» executada no artesanato dos Gobelins em 1689/90, foi tecida segundo os quadros de Albert Eckhout, dados a Luiz XIV dez anos antes. Qual foi o papel dos pintores dos Gobelins nesse Tintura? Essa pergunta não foi ainda respondida satisfatoriamente. Os documentos publicados por Maurice Fénaillé (*Etat des Tapisseries*) falam de oito grandes quadros, de 14 pés e 8 polegadas de altura, dados ao Rei pelo Príncipe Maurício de Nassau, representando figuras de homens e mulheres em tamanho natural «que podem servir aos artistas para fazer desenhos ao natural de tudo que vem do dito país.» Logo, no comêço, os quadros de Eckhout só serviam de documentário. Isso nos permitiu escrever, em tempo: «O Príncipe era de opinião que êles poderiam oferecer modelos suficientes para se fazer uma tapeçaria, caso um pintor dos Gobelins, capaz de criar modelos e esboços para tapeçarias, quisesse rearranjar ou interpretar o esquema.»

Depois de guardados durante alguns 10 anos, os quadros foram retirados e entregues aos pintores de Gobelins, que recebiam em 1688 : Houasse e Bonnemér, 1.550 libras — Baptiste e de Fontenay, 552 libras — para repintar os quadros conforme revela o documento/v. Fénaillé. Que aconteceu e como interpretar essa tarefa de repintar? O plano ambicioso inicial foi substituído por outro mais econômico. Os modelos pintados no local foram simplesmente «restaurados e repintados», conforme demonstram as contas dos Gobelins, Houasse e Bonnemér para as figuras (Houasse recebeu 650 libras) — Fontenay para as flôres (êle recebeu 1.200 libras) — Desportes Jeune para os animais (recebeu 1.200 libras).

Está claro que houve também consertos (por ex.: a reentelagem por Yvart, com preço mais módico). Levando em consideração o preço total da «Teinture» — 14.445 libras para as oficinas de tecelagem, quantias pagas aos especialistas de Gobelins, todos afamados no seu ramo, não poderiam ser consideradas módicas em proporção.

Em que consistiam essas repinturas? Acreditamos agora que se tratava de arrematar os quadros de Eckhout, acrescentando figuras de homens, flôres, plantas e animais de tôda espécie que êle houvesse omitido. Êles assim o fizeram trazendo a experiência

própria na arte particular a cada um e com um sentimento de horror ao vazio. Já estavam habituados a tratar a flora e a fauna exóticas, como se vê em muitas outras tapeçarias dos Gobelins «Elements» e «Maisons Royales» por exemplo — servindo-se de modelos vivos da Ménagerie Royale ou de desenhos provenientes dos presentes de João Maurício.

Portanto, como modelos não houve nem novos temas nem quadros perfeitos enviados a Luiz XIV. Do que já expusemos parece se impor uma solução intermediária: — adaptação e entelamento dos oito quadros holandeses pelos especialistas de Gobelins.

Esses modelos devem ter-se desgastado nas oficinas dos Gobelins, mas existe no Mobiliário Nacional em Paris um modelo *Le Roi porté*, que figurou na exposição de Haya em 1953 (Maurice de Brazilian fora do catálogo os outros fragmentos preservados estão em mau estado v. ill., com as dimensões de 4,70m X 2,70m, correspondendo ao inventário citado por Fénaille, a não ser por certos detalhes insignificantes, por ex.: no modelo exposto ele segura duas flechas, enquanto a descrição do catálogo se refere a uma só. *Le Roi porté* guarda o mesmo sentido que a tapeçaria através dele executada, como é de rigor no chamado processo de *basse-lisse*, bem assim como as *Anciennes Indes*. Temos, então, diante de nós, o modelo para o assunto da Tintura, quadro retocado por Eckhout e repintado nos Gobelins. Todos os que puderam comparar na Haya os modelos dos Gobelins com os quadros de Eckhout ficaram surpreendidos com as semelhanças, inclusive a do colorido.

«Alteração de detalhes» — observa Mme. Jarry, do Mobiliário Nacional, em sua conferência feita na cidade de Haya, em 1 de maio de 1953, diante desses quadros. São as minúcias não reveladas por Eckhout, repintadas e acrescentadas pela equipe dos Gobelins, imprimindo, por conseguinte, um aspecto mais monumental.

# TRANSCRIÇÕES

## ACADEMIA PAULISTA DE LETRAS

*Discurso do acadêmico José Carlos de Macedo Soares na sessão solene de inauguração da sede social, realizada no dia 19 de novembro de 1955.*

A cadeira da qual vos falarei nesta Academia pertencia aos Machados d'Oliveira desde o dia em que foi criada até quando me concedestes a honra de vir ocupá-la. É um Machado d'Oliveira o seu patrono; outro, o fundador; e, finalmente, um terceiro nela permaneceu por vários anos.

Todos êles se distinguiram na vida pública, não só em São Paulo como em todo o País. São figuras de renome nacional. Merecem, portanto, a gratidão de todos os brasileiros, notadamente daqueles que sabem apreciar devidamente os que põem a cultura e a inteligência a serviço da Pátria.

Aqui estou, atendendo a um apêlo de V. Ex. Sr. Presidente Altino Arantes, para evocar os Machados d'Oliveira: José Joaquim, Brasília Augusto e José de Alcântara Machado, contribuindo, de acôrdo com as minhas possibilidades, para que a memória de todos êles seja querida e respeitada pelos homens do nosso tempo em face da contribuição de cada um dêles na formação da consciência cultural e cívica de São Paulo e do Brasil.

\* \* \*

Zelar pela memória dos que dormem o sono eterno é zelar pela obra que êles realizaram ao passar pelo Mundo. É preservar os elos que ligam o passado ao presente e o presente ao futuro.

Carlyle dizia que a História Universal é a história dos grandes homens. São os heróis que escolhem e conduzem os fios dos principais acontecimentos que levam os povos para a frente. Podemos não aceitar totalmente êsse ponto de vista. Mas, se nêles existe exagêro, isso não quer dizer que devemos desprezâ-lo. Os homens fazem a história, mas é a História que consagra os homens.

## O BRIGADEIRO MACHADO D'OLIVEIRA

José Joaquim Machado d'Oliveira nasceu na cidade de São Paulo a 8 de julho de 1790. Filho do Tenente-Coronel Francisco José Machado e D. Ana Esméria da Silva, pertencia a duas das mais antigas famílias paulistas.

Alcântara Machado, em trabalho ainda inédito sobre o Brigadeiro, em poder de sua família, estuda com minúcia a ascendência do avô, rematando o primeiro capítulo com a seguinte afirmativa: «De tudo se conclui que J. J. Machado d'Oliveira estava prêso ao rincão paulista por tôdas as raízes».

\* \* \*

Não é fácil uma tarefa biográfica do Brigadeiro Machado d'Oliveira. Ela deverá abranger aspectos variadíssimos: o militar, o parlamentar, o político, o administrador, o diplomata, o historiador, o geógrafo. «Diga-se em abono de Machado d'Oliveira», escreveu seu neto Alcântara, «que êle fazia versos, mas não os publicava...»

### OS PRIMEIROS ROMÂNTICOS

Pertencia Machado d'Oliveira à primeira geração dos românticos brasileiros. Era bem mais velho do que Pôrto Alegre e Domingos Magalhães, mas isso não impediu que sua formação espiritual se processasse nitidamente dentro de um sentido novo e vigoroso que iria revolucionar a sua época.

O romantismo não foi apenas uma escola literária nem, tampouco, uma atitude individual em face do homem do mundo. Vamos encontrar as raízes do romantismo nas grandes transformações econômicas, sociais e políticas que se verificaram no fim do século XVIII, e comêço do século XIX. Não foram os românticos que criaram o romantismo. Foi o romantismo que criou os românticos.

Sem colocarmos assim o problema, não poderemos compreender precisamente a extensão dêsse movimento que, passando das letras e das artes para todos os campos da atividade intelectual e afetiva, se manifestou, ao mesmo tempo, na Europa e na América.

Em carta ainda inédita que dirigiu a Manuel Ferreira Lagos, secretário do Instituto Histórico, em 10 de fevereiro de 1848, conservada no arquivo do velho sodalício, Machado d'Oliveira diz: «Não sei em que têrmos vai a nossa Academia de literatura brasileira, para cuja fundação prestei minha assinatura; e, se êste pensamento progredir e avultar, tenho de me ocupar em uma obra em estilo romântico, cujo fundo é o fato mais saliente na vida

apostólica do Padre Anchieta, a desistência do acometimento dos Tamoios».

Quando teve início o romantismo no Brasil? Sobre isso, os críticos e os historiadores de nossa literatura não possuem ainda opinião assentada.

Manuel Bandeira em *Apresentação da Poesia Brasileira*, vai buscar a origem do romantismo no Brasil no *Ensaio sobre a Literatura do Brasil*, publicada por Gonçalves de Magalhães na revista *Niterói*, editada em Paris. Tal estudo, ensina o eminente acadêmico, valeu por um manifesto romântico, embora não aparecesse nêle a palavra romantismo. «Nesse artigo», acrescenta o ilustre professor, «estavam indicados os principais pontos que iriam constituir a revolução romântica no Brasil: abandono dos artificios arcádicos da mitologia, da paisagem européia, em favor da natureza brasileira e da religião; abandono das regras clássicas substituídas pela livre iniciativa individual».

Afrânio Peixoto, entretanto, pouco antes de sua morte, tentou rever o problema e apresentou o seu ponto de vista que parece o mais acertado de todos. Recuou em data a origem do romantismo nacional. No prefácio que escreveu para as *Poesias* de José Bonifácio chegou à seguinte conclusão:

«Este é o primeiro livro que, no Brasil, subscreveu o romantismo. É livro limitante de duas idades literárias... José Bonifácio, que nos dera a independência política em 22, procurava, em 25, a independência literária, pois já não imitávamos Portugal, como o fizéramos nos três séculos anteriores... O romantismo português, vindo também da França, chegaria lá atrasado com Almeida Garrett... José Bonifácio o precedeu. Foi o nosso primeiro romântico. Foi o primeiro romântico em língua portuguesa... E não é sem beleza que o autor de nossa independência política tenha sido também o de nossa autonomia literária».

Machado d'Oliveira, quase trinta anos mais moço do que José Bonifácio, deve a sua formação intelectual às mesmas circunstâncias históricas que deveriam atuar sobre o patriarca de nossa independência.

Assim se explica a sua movimentada existência, o seu amor à aventura, a sua atividade cavalheiresca que se faz sentir do Norte ao Sul do País. O Brigadeiro Machado d'Oliveira é um homem de ação, que a isso junta inteligência e cultura. Não lhe faltou audácia nem capacidade para se desincumbir das árduas missões que lhe foram confiadas. Não temia as dificuldades. Enfrentava corajosamente os adversários do momento, embora não abusasse da vitória. A vida para êle era o prolongamento do campo de batalha. E, como a tática e a estratégia faziam parte

de sua profissão, sabia aplicá-las em todos os setores de sua atuação individual.

#### O MILITAR

Aos dezoito meses de idade, em 10 de fevereiro de 1792, foi José Joaquim alistado na Legião dos Voluntários Reais, como era costume, desde muito fazer-se com os jovens filhos dos nobres e dos militares. A legião havia sido organizada pelo Governador da Capitania Lobo de Saldanha, em obediência à «Instrução Militar» do Marquês de Pombal, o poderoso ministro del-Rei Dom José.

Moço ainda atuou, com bravura, nas campanhas de Montevideu e Buenos Aires: de 1811 a 1812, como simples tenente; de 1816 a 1827, como capitão, sargento-mor e tenente-coronel. Tomou parte nas batalhas de S. Borja e dos Passos do Uruguai de Arapei e Catalão e Taquarembó, do Passo do Rosário (Ituzaingó). Em Ibicuí, Iapejá e Itacoroi esteve presente, em postos de altas responsabilidades, comandando ora a infantaria, ora a artilharia, o que lhe valeu enorme prestígio junto aos companheiros de armas.

As ordens do dia dessa época estão cheias de louvores à sua coragem e ao seu alto tino militar. Mas a grande virtude de José Joaquim d'Oliveira não era apenas o heroísmo pessoal.

#### O ESTADISTA

Partidário da independência do Brasil, logo depois do movimento emancipador, se dispôs a lutar pela sua consolidação administrativa e política. Pertenceu, de 12 de novembro de 1823 a 8 de março de 1824, ao governo provisório do Rio Grande do Sul. A maneira com que agia lhe dava grande autoridade. O seu espírito realizador era completado pela rigorosa honestidade, pela lisura, pelo sentimento de justiça, que sempre o inspirava e dirigia.

Em 1831 era nomeado presidente da Província do Pará; em 1834, de Alagoas; em 1836, de Santa Catarina e em 1840, do Espírito Santo. Seu sucessor na Província do Pará, José Mariani, duramente acusou a sua administração. Machado d'Oliveira, embora ausente do Pará, ao ter conhecimento dos ataques que foram vibrados contra êle, imediatamente pegou da pena a fim de se defender, o que fez com grande altivez e equilíbrio, aproveitando a oportunidade para mostrar o seu vigor de polemista.

Joaquim Manuel de Macedo, para confirmar as suas próprias palavras, passa do plano superior para o exemplo objetivo:

«No primeiro reinado, a opinião política de José Joaquim Machado d'Oliveira provou-se em solene e arriscado pleito, como

o ouro que se prova no fogo. Na câmara temporária, de que êle era membro, discutia-se a acusação do ministro da guerra, Joaquim de Oliveira Alvares, que além de ministro era general; oficiais do Exército, enchendo as galerias do parlamento, ameaçavam os eleitos do povo, ousando até interromper com insultuosa grita o velho Dr. França, o impávido filósofo. Soou a hora da votação, que foi nominal, e Machado d'Oliveira, liberal, arrostando as ameaças que tentavam coagir, deputado não se lembrou de que era soldado, votou pela acusação do ministro da guerra.»

#### O DIPLOMATA

A atuação de Machado d'Oliveira não se limitou à política interna do País, o governo imperial resolveu aproveitá-lo na atividade diplomática. Em 1843, foi nomeado encarregado de negócios e cônsul geral do Brasil junto às repúblicas do Peru e da Bolívia.

#### O BRIGADEIRO REFORMA-SE MAS NÃO DESCANSA

Machado d'Oliveira em um dos documentos autógrafos conservados no arquivo do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, referindo-se ao «Prêmio D. Pedro II», que lhe havia sido conferido, escreveu: «Por alguns serviços que prestei como militar nas campanhas do Sul, tive condecorações e acessos em compensação dêsses serviços; e conquanto favorecessem a carreira a que me havia dedicado, não me sugeriram êles tanto aprêço e ufanía como o prêmio derivado da Munificência Imperial, e que me foi destinado pelo Instituto.»

Em 1844, Machado d'Oliveira, com mais de trinta e cinco anos de serviços à Pátria, reformou-se no pôsto de brigadeiro.

Agora poderia viver sossegada e tranquilamente em sua terra natal, no suave aconchego de seu lar. Tinha tudo que poderia desejar para enfrentar a velhice: fortuna, renome, prestígio, posição. Nada lhe faltava.

Mas o destino é caprichoso. Machado d'Oliveira, que se habituara a uma existência trabalhosa, não se adaptou ao novo estilo de vida. A inatividade não o satisfazia. Não se conformava em viver sem um objetivo definido, sem uma finalidade immediata. Como Ulisses na ilha de Galipso, não podia suportar a paz, a doçura, a beleza de uma vida perfeita, mas infinitamente monótona, que levava ao tédio supremo. Machado d'Oliveira não queria, de modo algum, permanecer de braços cruzados, como simples espectador, diante do mundo e dos homens. Isto seria

intolerável para o seu espírito combativo, para a sua viva fantasia de sonhador e de homem de ação.

O romântico, que nêle persistiu até os últimos dias de sua vida tão bem vivida, reagia, contra a vulgaridade burguesa de uma vida descansada, sem brilho, sem horizontes, sem perspectivas.

Machado d'Oliveira voltou à atividade. Não mais na carreira militar, mas na vida política, administrativa e literária de São Paulo. Em 1846 foi nomeado diretor-geral dos índios desta província, e, em seguida, delegado do diretor-geral das terras públicas. Isso era o suficiente para encher o seu tempo e harmonizá-lo com os seus desejos.

#### O PARLAMENTAR

Por duas vêzes Machado d'Oliveira pertenceu à Assembléia-Geral. Representou o Rio Grande do Sul na primeira legislatura e São Paulo na sexta. Quer na côrte, quer na província, guiava-se por um ardente patriotismo que lhe era peculiar.

Mas a atividade política de Machado d'Oliveira era puramente episódica. Apesar da constância aos princípios liberais que fervorosamente adotara, faltava-lhe a persistência que se requer do político, para entregar-se de todo às labutas partidárias.

Na política, como em tudo, agia de acôrdo com o seu temperamento irrequieto e instável. Não podia dedicar-se por muito tempo a determinada obra. Tinha necessidade de deixá-la por outra, mas, enquanto isso não acontecia, tudo fazia, sem medir sacrifícios, para a realização do que tinha em vista.

Focalizando a sua atividade política, Joaquim Manuel de Macedo afirmou em seu discurso na sessão magna de 1868 do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro: «Nas lutas políticas, nos certames constitucionais, no movimento ardente, na ação do grande teatro, como no esquivo retiro da fadiga ou das ilusões, foi sempre liberal e deixou no mundo imenso das côres cambiantes o exemplo da firmeza inabalável na religião dos princípios, da constância enérgica que pode quebrar, mas não torce, daqueles velhos paulistas que se chamaram Feijó e Andradas, Paulas Sousa e Alvares Machado».

Alcântara Machado dizia que não sabia porque o avô não levou avanti, em linha ascensional, a carreira política. Eu acredito que o malôgro político de Machado d'Oliveira se verificou em virtude de sua instabilidade psicológica, da falta de perseverança, motivada, de certo, por essa tendência irresistível de variar de atividade.

O que mostra melhor como José Joaquim Machado d'Oliveira amava a ação pela ação, como se deixava empolgar por um desejo fugaz, é a sua disposição em aceitar, quando já reformado em São Paulo, a presidência da comissão inspetora da casa de correção, o cargo de 1.º substituto do delegado de polícia, e a presidência do Conselho Municipal. Vejamos o que diz sobre isso, o orador oficial do Instituto Histórico:

«Depois de comandar armas e de dirigir a alta administração de províncias; depois de ocupar uma cadeira na câmara temporária em três legislaturas, José Joaquim Machado d'Oliveira vai nobremente pedir o voto do povo nos comícios e aceita um lugar de substituto de delegado de polícia; não louveis a sua modéstia, admirai a sua grandeza: êle não desceu, subiu; a charrua de Cincinato era mais alta que a ditadura; mas o civismo que não mede os graus dos cargos públicos, e que exerce os mais modestos depois de haver exercido alguns dos mais consideráveis, é mais alto do que a charrua de Cincinato».

Êsse homem de vida agitada era também um amigo dedicado das letras e figura, sem dúvida, entre as personalidades notáveis da inteligência brasileira no século XIX.

#### O ENSAISTA E O HISTORIADOR

Machado d'Oliveira, como cultor da ciência e das letras, deixou à posteridade uma preciosa contribuição de 36 trabalhos publicados, além de vários manuscritos inéditos. Dignos de especial referência são os seus estudos sobre «A Condição Social do Sexo Feminino entre os Indígenas do Brasil», «A Celebração da Paixão de Christo entre os Guaranis», a descrição desenvolvida de uma antiga lenda do «Convento da Penha na Província do Espírito Santo», «As Aldeias de Índios da Província de São Paulo desde os graus dos cargos públicos, e que exerce os «Seu Comêço», bem como o problema religioso os nativos.

Ocupou-se da questão de limites entre o Brasil e Montevidéu, da criação e tratamento do gado velho e do bicho da sêda, da cultura do arroz, do chá, da indústria de mineração e da fabril nos municípios da Província de São Paulo. Escreveu a Geografia desta província, adaptada à lição das escolas e seu quadro histórico para o mesmo fim educativo. De sua autoria, ainda temos a admirável monografia sobre o descobrimento do Brasil, as biografias de Diogo Arouche de Moraes Lara, de Bento Manuel Ribeiro e o notável estudo panorâmico sobre a Província de São Paulo. Machado d'Oliveira, que possuía, como se vê, vasta cul-

tura, procurava utilizá-la objetivamente, tentando resolver, entre nós, alguns dos problemas mais importantes não só de ordem cultural, mas também, de natureza econômica, e daí a sua vasta colaboração no desenvolvimento da cultura nacional e no progresso da agricultura e nossa incipiente indústria.

Na mocidade, Machado d'Oliveira pertencera à maçonaria que, todos sabem, no regime monárquico exerceu certa influência em nossa vida política. Nas lojas maçônicas encontravam-se os mais ilustres estadistas do Império, e mesmo alguns dos representantes mais destacados da Igreja. Com o decorrer do tempo êle abandonou a maçonaria, mas permaneceu afastado da Igreja.

Não estava longe, porém, a sua avizinhação de Jesus Christo.

Antonio de Alcântara Machado se refere comoventemente ao desenlace cristão de seu bisavô: «Em julho de 1867, o Brigadeiro completou setenta e sete anos. Então Brasílio Machado tinha quase dezenove. E iniciou sua ação católica, fazendo a conversão do pai. Êle mesmo contou, muito depois, num discurso, a luta junto ao pai moribundo. A morte andava por ali ameaçando a cada momento interromper a conversão. E foi falando, falando depressa, contendo o chôro, precipitando as palavras até que o pai cedeu. Menos ao pedido do filho do que à verdade que tornava comovente e irresistível a voz dêle».

Assim morreu, reconciliado com Deus, José Joaquim Machado d'Oliveira.

\* \* \*

## O BARÃO DE BRASÍLIO MACHADO

Nasceu Brasílio Augusto Machado d'Oliveira a 4 de setembro de 1848. Aos 10 anos, matriculou-se no Seminário Episcopal, então dirigido pelos frades franciscanos. Ali completou o curso de humanidades. Em 1868, ingressou na Faculdade de Direito. Foi contemporâneo dalgumas das mais ilustres personalidades de sua época. Conviveu com Ruy Barbosa, Castro Alves, Ferreira de Meneses, Joaquim Nabuco, Salvador de Mendonça, Afonso Pena, Rodrigues Alves e muitos outros que deveriam distinguir-se na vida política e intelectual do País.

### O POETA

Amigo íntimo de Castro Alves, a ponto de lhe servir de enfermeiro, o que êle próprio contou, numa carta de 1869 citada por Alcântara Machado, dêle sofreu, no comêço, grande influência literária. Deixou-se levar pelo lirismo condoreiro do poeta dos

escravos. Mas essa influência seria passageira. Lembra Alcântara Machado que, duramente criticado pela mania de «macaquear a Castro Alves», voltou «a poetar de acôrdo com o seu temperamento, muito mais próximo de Lamartine e Casimiro do que de Vitor Hugo; e, pois ao reunir os versos da juventude, no volume de «Madressilvas» (1876) pôs de lado quase tôdas as composições de cunho condoreiro».

Para têmos idéia do que foi Brasílio Machado como poeta, bastam êstes tristes, mas lindos versos :

À porta um vulto negro e trêmulo, chorando  
[repentino assomou...]  
Silêncio. Era o espôso estremecido e terno  
que ia dizer à morta o seu adeus eterno.

Depois quando êle ergueu a filha pequenina,  
que também vinha ali da mãe se despedir,  
houve na câmara mortuária um momento  
[de emoção tão forte  
que, se não fôra tarde, abalaria a morte.

Piracicaba deve ao poeta a sua bela alcunha de «Noiva da Colina».

«Sacode os hombros nus: ó *Noiva da Colina*,  
que a luz da madrugada encheu o largo céu.»

Em 1862 apareceram as «Perpétuas» coletâneas de cêrca de vinte poesias, e em 1900 o volume «Ave Maria», versos de inspiração religiosa.

#### O PROMOTOR PÚBLICO

Ao terminar o curso jurídico, Brasílio Machado teve que enfrentar as dificuldades de um comêço de vida pobre. Ainda estudante, casou-se com a senhora D. Maria Leopoldina de Sousa, instalando o seu lar que foi sempre felicíssimo.

Depois de formado com muito esforço, obteve a promotoria de Piracicaba. Aí pôde demonstrar as suas ótimas qualidades de tribuno. Enfrentando no Júri Prudente de Moraes, Costa Carvalho e outros advogados de reconhecida eloquência e conhecimentos jurídicos, chegou a ser um dos oradores mais apreciados da Província.

Em 1875, dirigiu-se a São Paulo onde defendeu a tese com que disputou o grau de doutor em ciências jurídicas e sociais.

Removido para a promotoria da Casa Branca, nela se demitiu do cargo da magistratura que exercia. Preferia defender a acusar. Assim estaria melhor consigo mesmo, seguindo as inclinações naturais, que não podia conter, de seu tão generoso coração.

#### O PROFESSOR

Quatro anos mais tarde, fixou-se definitivamente em São Paulo. Ocupou o cargo de Inspetor do Tesouro Provincial e, em seguida, o de secretário do Tribunal da Relação. Foi então que se dispôs a participar do corpo docente da Faculdade de Direito. O magistério exercia sobre ele extraordinária sedução. Concorreu duas vezes ao preenchimento da vaga de substituto, sendo aprovado em ambos os concursos. Mas só no segundo logrou ser nomeado, isto no meado de 1883.

«Lente substituto», lembrou Reynaldo Porchat, «naquele tempo em que o substituto podia ser chamado para regência de qualquer cadeira do curso de Direito, teve muitas oportunidades para dar provas da sua competência invulgar em vários departamentos da ciência jurídica. E seus discípulos, dentre os quais me honro de ter sido um dos que mais o admiravam, teceram-lhe a justa fama de ter sido um dos professores mais ilustrados, respeitáveis e sedutores da douda Congregação».

Já no regime republicano, em 1890, foi provido no cargo de professor-catedrático de Filosofia do Direito, e por decreto de 7 de fevereiro de 1891 foi transferido para a cátedra de Direito Comercial que lecionou durante vinte anos.

O eminentíssimo Professor Waldemar Ferreira, que foi excelente estudante, fez quando acadêmico no resumo da matéria explicada por Brasílio Machado nas dezessete preleções no ano letivo de 1906, o qual foi publicado, em 1954, na «Revista da Faculdade de Direito», da Universidade de São Paulo.

Pertenceu ao Conselho de Instrução Pública de São Paulo e, em 1911, por ocasião da Reforma Rivadávia Correia foi convidado para exercer no Rio de Janeiro a presidência do Conselho Superior de Ensino. Nesse pôsto, por motivo de saúde, pediu a aposentadoria e retornou a São Paulo, já nas vésperas da sua morte.

#### O POLÍTICO

Como o pai, Brasílio Machado não teve êxito na carreira política. Pertenceu, no Império, ao Partido Liberal, levado de certo às suas fileiras por influência paterna. Candidato em 1877 a deputado provincial, não logrou eleger-se. Contra êle se levan-

tavam os senhores de escravos que se opunham à eleição de qualquer cidadão contrário à escravidão. Apesar de monarquista intransigente, gozava de bom conceito entre os republicanos, que nêle viam um espírito arejado e compreensivo. É o que se depreende da carta que Prudente de Moraes, naquela ocasião, lhe escrevera. Comunicava que, «bem a seu pesar», figurava entre os seis candidatos republicanos dos quais «nenhum seria eleito», por isso que a «grande maioria conservadora esmagaria a todos». «Para não cruzar os braços», ia escrever «algumas poucas cartas», e aquela era precisamente a primeira. «Não tenho relações por essas bandas, onde você mora; por isso, se não contrariar seus interesses, desejo que você constitua-se protetor de meu nome por êsses lados, certo de que aqui procuraremos sustentar a sua candidatura, que é muito simpática até aos republicanos».

Prudente de Moraes, contra a sua expectativa, foi eleito, o que não se deu com Brasília Machado.

Em outubro de 1881, ao travar-se a primeira eleição direta, em virtude da lei Saraiva, o grande paulista novamente se candidatou a representante da Província de São Paulo no Parlamento do Império. Nova derrota.

Quando Dantas formou o seu ministério, em 1884, Brasília Machado foi escolhido para Presidente da Província do Paraná. Embora curta, 1884-1885, sua administração se caracterizou pela eficiência. Ali contribuiu não só para desenvolver a campanha abolicionista, senão também para dar um novo curso à instrução pública. Graças a Brasília Machado, coube ao Paraná a iniciativa, no Brasil, da obrigatoriedade do ensino primário.

Brasília Machado voltou a São Paulo e aqui permaneceu como espectador, assistindo à agonia do segundo reinado.

Quando veio a República, Brasília Machado não quis aceitar o novo regime. Continuava monarquista. Pensou então na criação de um Partido Católico. Mas não tardou em verificar a impossibilidade da realização dos seus objetivos.

Abolicionista, monarquista e católico — eis o que foi Brasília Machado em sua carreira política. Não passava de um idealista sem a necessária habilidade para resolver os casos práticos. Neste ponto ainda perdia para o pai, que, como já vimos, não era dos mais hábeis em política. Tanto um quanto outro permaneciam fiéis à sua formação puramente romântica. Em certos aspectos, Brasília Machado ia além de Machado d'Oliveira. Êste último vivera na fase auroral do romantismo. O outro o alcançara em seu apogeu, isto é, quando o romantismo chegara às suas derradeiras conseqüências.

## O CATÓLICO

O catolicismo estava profundamente entranhado em Brasílio Machado. Era católico de corpo e alma, católico em todos os sentidos. Não se tratava de uma atitude, e sim de profunda convicção. Seu catolicismo ia além do convencionalismo religioso, que dá à fé em certas ocasiões um caráter formal. Tinha mesmo qualquer coisa de apostolar. Sören Kierkegaard, quando divergiu da igreja protestante, declarou que a fé não era apenas uma posição filosófica e sim um elemento fundamental na linha de conduta. Brasílio Machado fiel à sua Igreja, por caminho diferente chegara ao mesmo ponto.

«Jurista, tribuno, jornalista, professor, administrador, político» — escreve Antonio de Alcântara Machado — «na intimidade e na rua, Brasílio tudo submetia a êsse catolicismo que não transigia nem especulava... Achava que, em sua atividade política, social e econômica, a maioria dos católicos costuma reduzir ao mínimo a prática dos deveres impostos pelo Evangelho. E se batia por um catolicismo operante e realista que não confiasse só na Igreja para implantar na Terra o reinado de Cristo-Rei. Mas se afirmasse em cada crente, em cada gesto dêle e a cada instante, dentro e fora dos templos, nos tribunais, nos parlamentos, nas escolas. A ação social do católico fortalecida e justificada pelo exemplo que êle dá da fé sincera... Queria a religião, a moral e o direito disciplinando concorrentemente a vida do homem... O declínio do direito se deve à sua secularização. Brasílio Machado não o compreendia divorciado «dos princípios fundamentais da consciência» e reivindicava para êle o seu caráter divino. Soldado de Cristo, o católico há de viver a sua vida em função de sua fé».

Essa concepção da Fé levava, como era lógico, a uma posição definida dentro do panorama político e intelectual do país. Brasílio Machado «queria, no Brasil, o desenvolvimento por parte dos católicos de um plano de ação a que não fôsse estranho nenhum campo da atividade social».

Foi como missionário que êle terminou a bela oração de paraninfo da turma de bacharelados de 1893: «Se vós, no desencadeamento da vida social, lá fora, onde o hábito das paixões escurece o cristal das consciências, sentirdes o exílio da justiça, o sacrifício do Direito, — que a recordação desta casa vos console e anime; e não vos esqueçais de que, à semelhança dêsse levita a quem miraculosamente se abriu a coluna de uma basílica para nela esconder o sagrado cibório, a Igreja é um asilo para o direito que se persegue e para a justiça que se violenta.

E agora... parti:

Por Deus e pela Pátria !»

— Em consequência de sua conduta católica é que êle ardorosamente combateu a separação da Igreja e do Estado, verificada na República, e a tentativa de estabelecer-se o divórcio, entre nós, que êle considerava um grave atentado contra a «associação familiar».

A idéia de um partido católico não podia ir além de um projeto e, como projeto, apesar de romântico, não deixa de mostrar a nobreza de seus sentimentos e de suas intenções.

#### O ORADOR

Curiosa personalidade a de Brasília Machado ! Como político, viu desmoronar-se tôdas as suas ilusões sem desempenhar o papel que ambicionara desde o começo da vida. Como professor não deixou nenhuma obra substancial sobre a matéria que magistralmente ensinava. Como homem de letras, escassa é a sua produção de quarenta anos. Como jornalista não desencadeou nenhuma grande campanha que abalasse a opinião pública.

Qual então o motivo que nos leva a ver em Brasília Machado uma das inteligências mais notáveis de sua época ?

Na eloquência está o segredo de seu triunfo, o segredo da fascinação que exercia, do poder de se impor, de emocionar e de persuadir.

O nosso ilustre e querido confrade Aureliano Leite em «Retratos a Pena», dizia: «Brasília cumpriu sua sina de orador nato. Nas duas outras principais funções da vida — lente e advogado — foi o máximo, porque o coadjuvava a eloquência».

Na verdade, a glória de Brasília Machado está na oratória. Aí — reside o forte de seu talento, feito para convencer e empolgar quando êle punha a serviço de seus vastos conhecimentos o dom inapreciável de sua palavra iluminada.

A eloquência é, sem dúvida, uma das virtudes mais preciosas da inteligência literária, porque põe o indivíduo face a face com o público. Exige, como elemento indispensável, o poder da comunicabilidade pessoal. O bom orador necessita de saber representar para produzir, em determinado momento, um efeito decisivo sobre aquêles que o ouvem. É preciso que se estabeleça entre êles e os ouvintes uma ligação afetiva, uma espécie de «transferência», de que falam os psicanalistas. Esse contacto espiritual deve destruir a barreira que separa o raciocínio do sentimento e o sentimento do raciocínio.

Quando foi inaugurado no recinto do Tribunal do Júri de São Paulo o busto em bronze de Brasilio Machado, vários discursos e eloqüentísimos foram pronunciado, entre os quais o do então presidente do Tribunal de Apelação do Estado, Desembargador Manoel Carlos de Figueiredo Ferraz, um dos nossos mais eminentes confrades. Disse então o ilustre magistrado: «A presença do busto de Brasilio Machado no teatro das suas gloriosas façanhas de tribuno judiciário era indispensável à sobrevivência do que nêle realmente havia de excepcional».

O ilustre Dr. Cesar Salgado, na mesma cerimônia, visando o grande tribuno, traçou magistralmente o conjunto físico de um orador: «O discurso não é apenas a palavra. É a figura da personagem que se destaca na eminência do seu pôsto.

É a mobilidade da máscara da face refletindo as emoções mais sutis.

São os gestos sublinhando as frases, marcando-lhes o ritmo, falando por vêzes, quando os lábios emudecem.

São as modulações cambiantes da voz, interpretando na gama dos sons as grandes paixões e os sentimentos fugazes.

São as pupilas, chispas fulgurantes nos raptos do entusiasmo, lagos quietos de águas mansas nos momentos de serenidade.

É o sorriso a pontilhar o período de reticências enigmáticas.

São os silêncios intencionais, por vêzes mais expressivos do que todos os tropos.

Eis o discurso. Se, depois, alguém nô-lo mostrasse reproduzido em laudas frias de papel, poderíamos, acaso, reconhecê-lo?»

Brasilio Machado foi orador dêste quilate.

O nosso eminente confrade Professor Reynaldo Porchat — também grande orador — por ocasião da entrega à Faculdade de Direito do busto em mármore de Brasilio Machado, executado por Brecheret, assim lhe pintou a figura impressionante: «Alto, esbelto, de porte senhoril, bela cabeça ondeada de cabelos prêtos, apresentando na fisionomia um misto de serenidade e de energia, transfigurava-se quando subia à tribuna. Porque então é que se lhe acendia, bem aceso no fundo das densas sobranceiras negras, aquêlo olhar de magia. Iluminava-se. E o auditório se entregava todo a essa sedução que irradiava».

O saudoso Pelágio Lobo assim descreveu seu professor amado:

«Fisicamente era um belo exemplar de homem: alto, bem talhado e amplo de espáduas; fronte vasta, cabeça leonina; cabeleira alvoroçada e fôfa; ademanes senhoris de velho aristocrata, em resumo, uma figura imponente».

A tribuna do júri era a que lhe dava mais possibilidades para melhor manifestar os seus dons oratórios. Houve quem escrevesse num jornal do interior, depois de uma defesa sensacional: «Vale a pena cometer um crime, para ser defendido pelo Dr. Basílio Machado.»

Certa vez, os debates no júri em São Paulo atravessaram a noite. Amanhecia, quando o juiz deu a palavra ao advogado de defesa para pronunciar a tréplica. Naquela hora, o advogado contrário, que era inimigo pessoal de Basílio, levantou-se e retirou-se acintosamente do recinto. Gesto que desconcertaria qualquer orador. Mas Basílio revidou-o elegantemente iniciando a oração com as seguintes palavras: «Vem raiando a madrugada. É tempo que as aves agoureiras e os fantasmas da noite desapareçam da nossa frente».

Conta-se também que, na sala do júri, ao assumir a tribuna, em meio do silêncio geral, num gesto desastrado jogou ao chão o copo de água que estava preparado para o orador. Houve um momento de surpresa que tendia para a hilaridade. Basílio Machado não perdeu a presença de espírito. Resolveu mesmo tirar daí um bom partido para a defesa. E começou o seu discurso: «A acusação é frágil como êsse vidro que acaba de partir-se».

\* \* \*

A maioria de seus discursos deixou apenas a lembrança naqueles que os ouviram, porque eram, em regra, improvisados. Ainda nos restam alguns elementos para um julgamento exato sobre a sua eloquência. Podemos citar entre êles os que foram enfeixados em seu livro *Discursos*: a conferência sobre José Bonifácio, o Moço, durante uma sessão cívica promovida pelos abolicionistas; o discurso, no Real Clube Ginástico Português de São Paulo, por ocasião da solenidade comemorativa do tricentenário de Camões; a famosa oração sobre José de Anchieta, que mereceu o elogio de Machado de Assis; e a que pronunciou no sarau organizado em benefício do filho de Carlos Gomes, focalizando a figura do mais genial dos compositores brasileiros.

Nas orações de Basílio Machado encontram-se frases lapidares, que têm sido repetidamente citadas, não raro sem menção do autor.

Na inesquecível oração no Real Club Ginástico Português de São Paulo, proferiu o celebrado elogio: «Portugal, essa nação pequenina que a Espanha comprime mas que o oceano alarga». «Êsse mesquinho átomo de terra que na história ganhou as proporções sobranceiras de uma montanha; Portugal sentia delinear-se, abrir, crescer a rota luminosa de seus descobrimentos que

longe levaria a fama de seu nome, o nome de seus heróis de sua imortalidade, a imortalidade de seu patriotismo».

Na sessão solene da instalação do Instituto dos Advogados de São Paulo, exclamou com ardor: «Fique a palavra a sôlido da Justiça, e ambas ao serviço da Pátria».

No discurso que pronunciou na homenagem a José Bonifácio, o Moço, em dezembro de 1855, afirmou eloqüentemente: «A liberdade não consente transações», aludindo à lei da emancipação dos sexagenários. E, pregando ardorosamente a abolição total, acrescentou: «A escravidão é a negação de Deus, a apostasia do Direito, a heresia da razão, a traição do patriotismo, o delito da lei, a imoralidade na família, a vergonha suprema da Pátria».

A propósito da pena de açoites, só abolida mais tarde, em 1886, êle orou veementemente: «Ainda nas cadeias do Império, o carcereiro em nome da soberania nacional, imprime pelo giro do chicote a órbita do direito para o senhor, a sensação do dever para o escravo».

Na instalação da Sociedade da Etnografia e Civilização dos Índios, em 1901, fez magnificamente a apologia dos jesuítas: «Os braços estendidos como em súplica; os olhos mareados de lágrimas e luminosos de fé; o ouvido aberto a todos os queixumes; os lábios ungidos pela oração; a fronte inclinada num movimento de sugestiva piedade; as mãos sempre abençoando; a palavra sempre atraindo; o passo confiante; a figura inteira transfigurada pela caridade... ei-lo o homem das estupendas renúncias; ei-lo a hóstia dos sacrifícios heróicos; ei-lo o pobre da pobreza mais completa: o jesuíta».

Uma de suas mais lindas orações, pronunciou-a, no Rio de Janeiro, num festival de caridade promovido pela «Obra dos Tabernáculos da Catedral»: «Para um pobre se destina o óbulo de vossos trabalhos. Êsse pobre é Jesus nos seus santuários. O instrumento que vossos dedos tão bem sabem manejar, produza embora labores preciosos e artísticos, é pequenino: um fio, uma agulha... e a diligência começa... Mas o que exalça o seu valor, e demasiado aumenta o seu preço místico, é o espírito que a preside, a intenção que a transfigura, o destino que o orienta».

#### ACADEMIA PAULISTA DE LETRAS

Brasílio Machado foi o primeiro presidente da Academia Paulista de Letras. Nós aqui, neste cenáculo, não podemos jamais esquecer a figura inolvidável de quem, com sua simples presença, tanto prestigiou o jovem sodalício.

## ALCÂNTARA MACHADO

Quando Brasília Augusto Machado de Oliveira cessou de viver, a 5 de março de 1919, já brilhava no firmamento a boa estrela de seu filho José de Alcântara Machado de Oliveira.

Discursando, em nome da Municipalidade de São Paulo, na inauguração da herma de João Mendes de Almeida, disse Alcântara Machado: «... o culto do passado, o orgulho da raça, a fidelidade aos compromissos, a aversão à desordem e à indisciplina, a coragem desassombrada na afirmação dos próprios ideais são traços característicos do espírito paulista».

Isso, tudo isso era José de Alcântara Machado de Oliveira.

Nasceu Alcântara em Piracicaba, aos 19 de outubro de 1875. Matriculou-se na Faculdade de Direito em 1890. Ela, entretanto, lhe era familiar desde os primeiros tempos da infância. «Um dos maiores prazeres de minha meninice» — dizia êle em discurso — «era acompanhar meu pai à Faculdade, sentar-me (com que orgulho!) ao pé dêle, na banca dos exames, e, sobretudo, admirá-lo nos atos solenes, a fronte ampla, os olhos de águia, revestido das insignias doutorais e de beca de cetim negro que tinha para mim, a majestade de um manto real».

Ser igual ao pai, eis o ideal que o acompanhou na infância, na adolescência e mesmo depois de homem feito e já famoso pelo labor de vários anos.

Aos 17 anos, escrevendo sobre *Momento da formação dos contratos por correspondência*, sujeitou êsse trabalho ao julgamento do Professor Pinto Ferraz, juntamente com os de outros mestres e teve o prazer de vê-lo publicado num opúsculo de 50 páginas, com as melhores referências de Felipo Serafini e Jules Valery. Por aquêlo tempo, tornou-se amigo fraternal de Antônio de Godoy e Carlos Magalhães de Azeredo, hoje único sobrevivente dos fundadores da Academia Brasileira de Letras. Entre os colegas era respeitado pela aplicação e pela inteligência. Recebeu o grau de bacharel em 30 de abril de 1893.

Sempre Alcântara Machado se expressou com sobriedade, bom gosto e vigor, tanto na palavra escrita como na falada.

O ilustre brasileiro Levi Carneiro, em belo estudo sobre a vida e obras de Alcântara Machado, por ocasião da entrega do seu busto em bronze à Faculdade de Direito de São Paulo, de iniciativa da Associação dos Antigos Alunos, na época presidida pelo eminente Desembargador Paulo de Oliveira Costa, lembrou que era Alcântara «conversador gracioso, até mordaz, de palavra medida, voz baixa, por vêzes difícil de apreender perfeitamente, não era orador fascinante, de improviso fácil e deslumbrante. Bem

raro terá falado assim. Preferia ler o discurso escrito. Escrevia-o, com meticuloso cuidado e apurado bom gosto, retocando-o até a última hora, naquela sua letra miúda e nervosa, quase sempre em pequeninos pedaços de papel, que enrolava entre os dedos. Lia, porém, maravilhosamente, realçando todos os primores do estilo em cada trecho, a emoção ou ironia que combinava, atenuando uma com a outra».

Alcântara Machado era retraído mas na intimidade revelava o seu temperamento sensível.

O saudoso Pelágio Lôbo, em uma das suas crônicas que com tanta felicidade o Reitor Ernesto Leme mandou reunir e publicar em *Recordações das Arcadas*, conta uma passagem sentimental de Alcântara.

«Tivemos, durante tempos, os escritórios no mesmo prédio e no mesmo andar. Dali se mudaram e ali continuo eu, na mesma sala que ocupava há 12 anos. Quando Alcântara cuidou da publicação em folheto, dos discursos proferidos na sessão realizada na sala do júri à memória de Brasília Machado, veio ao meu escritório com as provas, cuja primeira revisão fizera, a fim de me encarregar da segunda.

Entrou, sentou-se no sofá, passou um lenço sôbre a testa e, com o seu olhar que parecia sempre coberto de névoa, ainda mais pálido do que chegara, e como que desvendando impressões que lhe vinham do fundo da alma, me disse :

— «Pensei de nunca mais passar por êste corredor. Tive agora a sensação de ver nêle o meu Antônio...»

E baixou um pouco a cabeça. Senti nêle, naquela hora, a dor de uma ferida que se reabria. Era a saudade do filho que perdera poucos anos antes, e cuja doce figura lhe deixava na alma um dêsses vazios doridos que nem os anos preenchem, nem as glórias da vida e as suas efêmeras alegrias têm a força de cancelar».

#### O PROFESSOR E O DIRETOR

Alcântara Machado, como seu pai, não fôra feliz no primeiro concurso para a Faculdade de Direito. Disputou, logo após a conclusão do curso, o pôsto de professor substituto, escrevendo a sua tese sôbre *A embriaguez e a responsabilidade criminal*. Mas o concurso não foi avante. Um ano depois, conseguia o desejado lugar, focalizando o problema do *Hipnotismo*.

O ilustre Professor Valdemar Ferreira, em seu trabalho sôbre *A Congregação da Faculdade de Direito de São Paulo na centúria de 1827 a 1927*, informou que Alcântara Machado foi no-

meado lente por decreto de 4 de setembro de 1895, tomando posse no dia 16, em que recebeu o grau de doutor. «Contava êle então, lembrou o insigne commercialista, dezenove anos, dez meses e quinze dias de idade».

Quando, em 1925, foi o Dr. Amâncio de Carvalho, pôsto em disponibilidade, coube a cátedra de Medicina Legal a Alcântara Machado.

Devido ao seu espírito zeloso, seguro e realizador, anos depois viu-se elevado à Diretoria da Faculdade. Foi então que planejou a reconstrução do atual edificio da velha Academia. Para levar avante o seu projeto, teve de entrar em luta com o espírito retrógrado, prêso a um tradicionalismo estéril que se recusa a qualquer inovação. A destruição das arcadas tradicionais gelava o sangue dos que sustentavam a sua intangibilidade. Mas, para a resistência que se verificava, impunha-se a tenacidade de Alcântara Machado o ardor combativo, a disposição de ir para a frente, de não ceder, de não desistir.

Tal atitude, porém, não ia à teimosia pela teimosia. Não chegava à intolerância, apesar da intransigência em seus propósitos finais. Ao remodelar o edificio da Faculdade, dispôs-se a conservar o pátio tradicional e as arcadas internas, sem, neste ponto, lhe alterar a fisionomia. A realização arquitetônica do majestoso edificio, que tanto enobrece a cidade, serve para mostrar como Alcântara Machado, num gesto audacioso, soube enfrentar uma situação aparentemente incerta e perigosa para obter um resultado futuro que seria aplaudido por toda a gente.

#### A ASSOCIAÇÃO DOS ANTIGOS ALUNOS DA FACULDADE DE DIREITO DE SÃO PAULO

«Para demonstrar», — disse-me Alcântara quando fui eleito primeiro Presidente da Associação dos Antigos Alunos da Faculdade de Direito de São Paulo, o meu amor ao passado ante às acusações de demolidor das tradições da Academia, tratei de fundar a Associação dos Antigos Alunos». Esta Associação além de manter a solidariedade entre gerações sucessivas, teve sempre, excelentes iniciativas como o da colocação do busto em bronze do seu fundador na galeria da Faculdade. Nessa oportunidade fez magistral estudo sobre Alcântara Machado, o grande advogado Dr. Levi Carneiro, hoje egrégio Juiz da Côrte Suprema de Justiça, de Haia.

#### O HOMEM DE LETRAS

Durante vários anos, Alcântara Machado dedicou-se ao magistério, à advocacia, à política e às letras jurídicas. Entretanto,

outro ideal o fascinava. O homem de letras, que havia nêle, sufocado por circunstâncias especiais, se fazia sentir indiretamente, e necessitava de um campo mais vasto onde pudesse expandir-se. Alcântara Machado sentia que a sua vocação pela literatura e pela história precisava realizar-se, embora tardiamente, mas de modo definitivo. Foi aí que principiou a escrever *Vida e morte do bandeirante*, obra que deveria garantir-lhe destacado lugar entre os historiadores nacionais.

O pesquisador, o analista atento e arguto manifestaram-se nessa obra ao lado do estilista vigoroso que domina o idioma, e joga hábilmente com todos os matizes de reconstrução histórica, não faltando o épico e o lírico que tomam, pelo fulgor das imagens e pela força da expressão, um colorido poemático.

«Com o mesmo entusiasmo» — diz Mário Guastini, biógrafo de Alcântara Machado — «com que desejou ser professor da Faculdade de Direito, quis fazer parte da Academia Brasileira de Letras». Dessa forma, superaria o próprio genitor que tinha sido, para êle, o tipo ideal do homem público. Se havia qualquer coisa de complexogênico nesta reação psicológica, ao menos ela serviu de estímulo. «A vida e morte do bandeirante» abriu-lhe as portas da casa de Machado de Assis.

Alcântara Machado fez versos. Afrânio Peixoto, ao recebê-lo na Academia Brasileira, conta que o pseudônimo do poeta era Álvaro Álvares.

Em 1921 reuniu em volumes vários de seus discursos, intituando o livro *Alocações*. Vinte anos depois juntou, nas *Alocações Acadêmicas* os discursos de recepção de Paulo Setúbal e de Levi Carneiro, na Academia Brasileira, e o em que recebeu Plínio Airoso e outros discursos pronunciados na Academia Paulista de Letras. Escreveu a biografia do Visconde de Araguaia : *Gonçalves de Magalhães ou o romântico arrependido*, publicada em 1936.

A eleição de Alcântara Machado para a Academia Brasileira não constituiu surpresa para os homens de letras, que bem conheciam a sua atividade intelectual. Mas fora dos estreitos limites dos ciclos literários, Alcântara Machado era quase desconhecido. Um único fato iria dar-lhe a popularidade nacional: a sua posse da Academia Brasileira de Letras ou, melhor, o seu retumbante discurso de posse.

A revolução constitucionalista de 1932 aguçara os sentimentos nativistas dos paulistas, sem que isso, contudo, prejudicasse o seu amor à Pátria. O separatismo tão apregoado nunca chegou na realidade, a tomar corpo, e merecia o repúdio geral, pois a unidade brasileira sempre constituiu o supremo ideal entre nós.

Alcântara Machado ao tomar posse na Academia Brasileira, julgou-se na obrigação moral de afirmar perante a Nação, que, embora vencido militarmente, São Paulo continuava de pé, fiel ao Brasil, mas não curvado, pois vitoriosas se tornaram as idéias pelas quais se batera.

Havia nêle a alma do bandeirante, do desbravador dos sertões que não temem as florestas cerradas, os indígenas hostis, as feras e as febres e, empolgado pelos próprios feitos, desafia desassombradamente as vicissitudes da sorte.

Vemos nêle o antigo bandeirante transportado ao mundo de hoje, à cidade moderna, trazendo dentro de si o mesmo orgulho, a mesma tenacidade, o mesmo amor à luta e ao trabalho, em que perfeitamente se harmonizava o sonhador e o homem de ação tal como já verificamos no pai e no avô, de cuja glória êle foi um legítimo continuador.

«Só em minha terra, de minha terra, para minha terra» — dizia êle na tribuna da Academia Brasileira — «tenho vivido; e incapaz de servi-la quanto devo, prezo-me de amá-la quanto posso».

E proclamava em belo hendecassílabo, encravado, como diamante num dos períodos mais expressivos de seu eloqüente discurso :

«Paulista sou há quatrocentos anos».

Essa frase ressoou em todo o País. Voou de bôca em bôca, de ouvido a ouvido, não como expressão de um estreito regionalismo e sim da mais ardente brasilidade. Alcântara Machado amava a Pátria com tôda a força de sua alma secular. Orgulhava-se de seus antepassados paulistas, como êle próprio dizia, «Desde Antônio de Oliveira, chegado a São Vicente em 1532». Seus «quatrocentos anos» de São Paulo e do Brasil não eram figura de retórica, mas uma verdade histórica da qual podia envaidecer-se.

Da atuação de Alcântara Machado na Academia Paulista de Letras todos vós, senhores acadêmicos, sois testemunhas. Todos sabem da sua carinhosa dedicação, notadamente quando exerceu a presidência do sodalício.

#### O POLÍTICO

Como o pai e o avô, Alcântara Machado não pôde furtar-se à tentação da politica. Nesse campo foi mais feliz do que êles, como atestam os próprios fatos. Representou o seu povo tanto

na Câmara Municipal de São Paulo, como na Câmara e no Senado Estaduais, e também na Câmara e no Senado Federal. Nunca passou despercebido. Sempre se impôs pelo caráter, pela serenidade, pelo poder de persuasão. A honestidade, o saber e a eloquência eram os seus principais predicados.

Alcântara Machado nunca foi político no sentido exato do termo. Ocupou posições políticas, mas faltavam-lhe as características essenciais do militante. Foi atendendo a um apêlo de Lacerda Franco que entrou para o P.R.P. Mas fê-lo em condições especiais. Vejamos o que diz sôbre isso Mário Guastini: «Aceitava (Alcântara Machado) a inclusão de seu nome na chapa para deputados estaduais, mas com uma condição: as injunções partidárias não o poderiam deixar nunca em conflito com a própria consciência. Jurista e professor de Direito não apoiaria projetos lesivos dos direitos de terceiros ou em luta com os dispositivos constitucionais. Filiado ao P.R.P. sim, mas não despersonalizado pelo partido. Suas condições foram aceitas. Foi deputado e, depois, senador. Quantas vezes divergiu da orientação suprema do partido! Quantas vezes não o procurou Lacerda Franco para alcançar suas palavra, que tanto prestigiaria esta ou aquela proposição! Alcântara foi sempre irreduzível. Às vezes, em casos não muito embaraçosos, sua intransigência enfraquecia: não comparecia à sessão para não votar contra. Era o máximo que Lacerda Franco conseguia. E Alcântara estimava imenso êsse prestigioso e honrado chefe republicano».

#### NA CONSTITUIÇÃO DE 1934

Depois da revolução de 32, quando se reuniu a Constituinte, que elaboraria a Carta Magna da segunda República, Alcântara Machado, eleito sob a legenda da Chapa Única, foi escolhido para líder da maioria da bancada paulista. Nesse pôsto chefizou a oposição ao governo federal, se bem que agisse com serenidade e moderação. Faltava-lhe, todavia, a habilidade necessária que a liderança exigia. Isto, porém, resultava da falta de tato político que sempre o caracterizou. Nesse campo de ação, não passava de um professor, de um jurista, de um homem de letras. A razão pura e as reações emocionais prejudicavam a ação do líder parlamentar que tinha constantemente de jogar com as contradições da vida política e partidária.

Depois da Constituição de 34 vieram as eleições para o Congresso Nacional. Alcântara Machado passara da Câmara para o Senado, onde continuava a representar São Paulo com o brilho de sempre, até que veio o 10 de novembro e o estabelecimento do Estado Novo.

Alcântara Machado, que sempre combatera o govêrno e que não aprovara a mudança do regime, deu uma prova significativa de largueza de seu espírito. Pôs de lado as paixões e as preferências de ordem política e pessoal, colocando acima de tudo o interesse da Pátria que procurava servir.

#### O PROJETO DO CÓDIGO CRIMINAL

Vitoriosa a Revolução de 30, Levi Carneiro, o eminente jurisconsulto e grande advogado, organizador e presidente da «Comissão Legislativa» instituída pelo Govêrno Provisório, obteve do conceituado magistrado Virgílio de Sá Pereira, que havia elaborado o projeto do Código Penal em andamento no Parlamento dissolvido, para juntamente com Evaristo de Moraes e Mário de Bulhões Pedreira, elaborar novo Projeto de Código Penal.

Em outubro de 1934, o Ministro da Justiça, o emérito Professor Vicente Ráo convidou Alcântara Machado para elaborar um projeto de Código e leis penais. Quando Ministro da Justiça teve ocasião de, pessoalmente, renovar o convite feito. Alcântara condicionou a aceitação do novo convite a ter a seu lado um moço paulista, já professor de Direito, inteligente, culto e de notável capacidade de trabalho, o qual ocupou dignamente o alto pôsto de Ministro da Educação e da Cultura e uma das cadeiras desta casa: Cândido Mota Filho. Em poucos dias obtive que o jovem professor ficasse à disposição de meu gabinete, e Alcântara Machado iniciou a sua tarefa.

Logo depois do golpe de 10 de novembro de 37, o novo Ministro da Justiça o ilustre Professor Francisco de Campos reiterou o convite já aceito. Alcântara Machado trabalhou afincadamente e, em pouco tempo, em 1938, apresentou um «Projeto de Código Criminal Brasileiro», que, examinado por uma comissão revisora e pelas mais insignes autoridades na matéria, foi substituído, em 1940, pela «Nova redação do projeto de Código Criminal do Brasil».

Levi Carneiro, com a sua respeitável autoridade, afirmou que o Código Criminal vigente é fundamentalmente obra de Alcântara Machado, como o Código Civil o é de Clóvis Bevilacqua.

O labor e as agruras sofridas por Alcântara Machado no cumprimento da honrosa missão levaram-no a escrever em dedicatória de volume que publicou o «Projeto», as seguintes palavras:

«Aqui está um trabalho, que comecei com prazer e terminei com sacrifício».

## ANTÔNIO ALCÂNTARA MACHADO

Dois acontecimentos contribuíram para encurtar a vida de José de Alcântara Machado de Oliveira: um desastre quando se dirigia a Itatiba num trole de linha, e a morte prematura de seu filho Antônio Alcântara Machado, que era o continuador de sua obra, como êle fôra da obra do pai e do avô. Sua saúde começou então a fraquejar. Já não era o mesmo homem que se gabava de nunca ficar enfêrmo.

O amor e a admiração que devotava ao pai pouco a pouco se transferiram para o filho. Acompanhava atentamente a sua carreira literária, e os triunfos por êle obtidos davam-lhe maior satisfação do que os seus próprios triunfos.

Bem justo era o seu orgulho de pai. Antônio conquistara para si um dos postos mais altos entre os escritores da nova geração. A obra que deixou, apesar de sua curta existência, é bela, primando pela originalidade, pela fôrça, pelo fulgor. Alceu de Amoroso Lima, referindo-se a um de seus contos, teve a oportunidade de afirmar que nêle deixara «a impressão de uma das páginas mais simplesmente humana de tôda a nossa literatura de ficção».

Antônio Alcântara Machado morreu em 1935. Em 1941, seu pai o acompanhava à morada eterna. Fechava os olhos, como sempre vivera, dentro da Igreja Católica Romana, isto é, com êles fitos em Deus.

### CONCLUSÃO

José Joaquim Machado d'Oliveira, Brasílio Augusto Machado d'Oliveira e José de Alcântara Machado d'Oliveira constituem as ramagens, as flôres e os frutos de uma árvore frondosa, que eternamente resistirá à ação destruidora do tempo.

As obras que deixaram no campo da história e das letras serão sempre lidas e relidas pelas novas gerações. Êles não se contentaram com o trabalho teórico. Não permaneceram nas divagações literárias. Atuaram nas ruas e nas assembléias públicas, participando vivamente na vida política e social de seu tempo. Foram, igualmente, homens de idéia e de ação ou melhor puseram sempre os princípios a serviço das obras que se prontificaram a realizar. Todos três estão integrados na história do Brasil. À Pátria deram sempre o que nêles havia de melhor.

Eis o que eu tinha para vos dizer acêrca da influência exercida na formação da consciência cultural e cívica de São Paulo e do Brasil pelos Machados d'Oliveira: o patrono, o fundador e o primeiro ocupante da cadeira número um da Academia Paulista de Letras.

# APRECIACÕES DE PUBLICAÇÕES

## VULTOS NACIONAIS — De Alfredo Valladão

Por FEIJÓ BITTENCOURT

O ministro Alfredo Valladão reuniu, em um volume intitulado *Vultos Nacionais*, as conferências que o vi pronunciar algumas no Instituto Histórico, as quais, espaçadas, porém, no decurso de decênios, estão agora finalmente compaginadas.

Sente-se o gôsto dêsse historiador para escrever biografias e é que elas são algo mais que as simples linhas da história.

O escritor André Maurois, ao tratar dos aspectos da biografia, como que cuida de precisar o que há de especial no gênero, e, após versar a respeito da biografia moderna, da biografia como obra de arte, da biografia como meio de expressão, da biografia como ciência, da autobiografia, êle procura, através dêsses capítulos todos, alguma coisa a mais a existir na biografia. E conclui tratando da biografia como romance.

Ê ele então quem diz: «A função do romancista é de nos revelar a vida íntima dos personagens no que ela tem de mais subjetivo, de nos dizer da rainha Vitória mais do que se chegaria a ver e assim reproduzindo um caráter que não é o da rainha Vitória na História». Afinal, a história é aquilo que concluímos. «Posso acrescentar (êle afirma) que não é o retrato da rainha Vitória histórica, mas aquêle que tem mais expressão que a rainha Vitória que aparece na História». Eis aí o *quid*.

Que há de ser, entretanto, essa particularidade da biografia?

Será aquela que, como tenho repetido dos que o disseram, tornou o romance de Balzac em história, sim, êsse romance despedido de amor, e antes descrição de costumes marcados na pessoa. Romance que atrai os historiadores modernos como aconteceu com os que escrevem a vida de Fouché, com tôda a sua bizzarria do sinal expressivo feito com ferro em brasa na testa de um condenado.

O Sr. Alfredo Valladão teve os olhos voltados para êsses costumes a respeito dos quais se estendeu escrevendo os quatro

volumes acêrca da Campanha da Princesa, a sua cidade natal. A expressão liberal que êle muito anota nas personalidades, é muito essa descrição dos costumes políticos dos brasileiros. Costumes muito especiais. E que agora, depois dêle ter trazido o que escreveu de uns para ficar ao pé do que escreveu a respeito de outros, faz que na leitura seguida aflore logo a comparação. Fêz êle muito bem com isto, para definir o seu pensamento, ao reunir uns escritos similares com outros.

## A BÍBLIA DE GUTENBERG, O CONVENTO DE SANTA TERESA E EUGÊNIO VILHENA DE MORAIS

Por FEIJÓ BITTENCOURT

A sobrevivência, e quando ela já é de mais de cinco séculos, é uma expressão de causar respeito em torno de um objeto, de um nome, de um fato que passa a estar presente na memória da humanidade. É preciso, entretanto, êsse respeito se perpetuar, e eis o que o Dr. Eugênio Vilhena de Moraes, Diretor do Arquivo Nacional, vem incentivar com a notícia ilustrada de *A Bíblia de Gutenberg*, um dos primeiros trabalhos realizados pelo inventor da impressão com tipos móveis.

A recente exposição paulistana, promovida pela Liga Bíblica de São Paulo, deu ensejo a que o Diretor do Arquivo Nacional, expondo o livro preciosíssimo, contribuisse a fim de despertar a imaginação de todos. No histórico desse exemplar do livro dos livros, há mais êste fato, que se fez acompanhar de uma publicação preciosa que reúne: ilustrações coevas além do noticiário eloqüente acêrca do exemplar cuja composição factuaram as próprias mãos do ourives que foi Gutenberg.

E com êsse meticuloso trabalho de muito divulgar a respeito do valioso incunábulo, que os dicionários definem como sendo «o sonho das bibliotecas» se reúne a tradição referente ao livro sagrado compaginando-se o que há de formar e condensar a imaginação dos homens, da qual êles vivem. É isso pois a prestante e meritória atividade de quem dirige um arquivo.

Não é só isso que o ilustre diretor tem disseminado além das grandes recomposições históricas, trabalho essencialmente dêle. Mas desta vez divulga — *Convento de Santa Teresa*, notícia histórica pelas religiosas do convento.

Na América espanhola com a projeção que teve a história religiosa com a popularidade de certos nomes de santos e de santas, como Santa Rosa de Lima, santa nacional que os perulenses consideram como expressão religiosa muito dêles, não há óbices à religião com que o povo logo se identifica, enquanto no

Brasil a interferência do Estado na Igreja, unidos que estivessem, provocou, com a competição entre Igreja e Estado, muito impedimento para que não seguissem caminho, diretamente, grandes fatos e tradições religiosas a se formarem.

É isto que se vê no folheto a respeito do Convento de Santa Teresa.

Entretanto, essa publicação faz pensar em mais. Nela figura muita coisa que Vieira Fazenda já referiu historiando a cidade do Rio de Janeiro. Porém falta mais. Falta a uniformização do assento em livro especial. Será pois esse livro mais outras tantas legendas douradas a par das que escreveu Tiago Voragines.

No histórico desse convento, que vem então a público, há a mesma simplicidade da pureza religiosa, edificante. Mas as ermidas que brotaram da terra como as mais mimosas florinhas rústicas, há muitas iguais a elas, e que coligir.

A vida de Santo Antônio e a devoção em torno dêle, pouco se tinha apurado antes que o Embaixador Macedo Soares fizesse obra de séria documentação histórica, a não ser os sermões de Vieira e a pequena biografia curiosa e bem escrita de Constâncio Alves.

Não faz mal aos doutores o noticiário tão comovente pela simplicidade, e que eles, com o acabar da vida, quererão ler e reler muito, mesmo que às vezes guardem o ranço do ateísmo.

## O BARROCO E O JESUÍTICO NA ARQUITETURA DO BRASIL E A ARQUITETURA RELIGIOSA EM OURO PRETO — De Paulo F. Santos

Por FEIJÓ BITTENCOURT

São expressivos os conceitos do Sr. Paulo F. Santos, professor da cadeira de Arquitetura na Faculdade Nacional de Arquitetura na Universidade do Brasil e na Escola Politécnica da Universidade Católica.

Ele se refere ao barroco dizendo-o ser uma derivação do Renascimento, relacionando-o pois com o estilo clássico, de que é um ressurgimento, logo uma sobrevivência embora tendo características próprias.

Diz então da diferença entre o barroco, o rococô e o maneirístico, embora tenham a mesma procedência: é que influências diversas vindas do seio da sociedade devem ter provocado as divergências em que se lhes sentem as características.

Tudo isso esclarece com erudição e apurado estudo, o professor de arquitetura.

Vê-se que a motivos diferentes obedecem essas subdivisões dos estilos pela maneira de cada qual representar o homem.

O barroco de André Pozzi, na *Glorificação da Companhia de Jesus*, que essa pintura exprime dando a impressão de espaço através das perspectivas bem traçadas e o movimento das figuras reunidas em profusão, já não é o que se vê no quadro do *Êxtase de Santa Teresa*, no altar da Igreja de Santa Maria della Vitória (Roma, 1646). Ali, o espírito político dos discípulos de Santo Inácio, em uma época de crise do Estado; aqui, o espírito místico, que representa essa obra prima de Gian Lorenzo Bunini. São pinturas com finalidades diferentes.

A impressão dominante em cada um desses dois quadros está na representação da pessoa humana com significação especial em cada qual, e o professor Paulo Santos dá-lhes o qualificativo

de arte realista a traduzir «tôda escala das paixões humanas, das mais brutais e cruéis». A arte exterioriza pois as razões que têm na vida as criaturas humanas. É o ambiente que se forma em tôrno delas. É a relação em que a pessoa fica para com o ambiente social e para isso descreve o movimento, a composição, a teoria de formação dos grupos ou a maneira da criatura apresentar-se.

Ora a arte é a expressão objetiva de fôrça com que os conjuntos se formam para uma determinada destinação; ora é uma expressão subjetiva a caracterizar a psicologia individual.

O Sr. Paulo Santos ilustra o que diz com fotografias de pinturas célebres.

Aquela arte é rebuscada à custa do jeito da composição; esta é a pessoa humana representada nos seus traços pessoais com que deixa ver a sombra dos sentimentos a lhe aflorarem ao rosto.

## 2

O barroco, naquela primeira expressão, foi uma arte própria para dar a expressão política do meio social; o barroco, na segunda expressão, é uma arte própria para expressar o estado de alma que o indivíduo reconhece como seu.

É então o período de arte que abrange os séculos XVI e XVII, fase de formação das nações modernas e de renovação dos sentimentos religiosos, ocasião de grande transformação histórica.

Mas a nova noção de Estado é o remate de uma formação social nova, com novos conceitos políticos, rebuscamento e novas atitudes religiosas para as quais o homem se sente livre.

## 3

O professor Paulo Santos, quando estuda a portada da Igreja de Nossa Senhora do Carmo do Rio de Janeiro e a de Nossa Senhora do Monte do Carmo, em Ouro Preto, faz logo a diferença entre o autêntico barroco caracterizado pela composição dos motivos arquitetônicos, pela profusão dêles aliás tirados de uma arte de época anterior, e a Igreja do Rio de Janeiro, que «pode ser considerada como numa evolução natural do Renascimento para o barroco». A igreja de Minas representa, antes, inteira novidade não lembrando mais as linhas gerais do Renascimento. A composição de elementos procedentes de época anterior: «cornijas que se encurtam e logo se interrompem; concheados que se derramam por cima delas e os envolvem e de onde

despencam flores; frisos entumecidos e pilastras ondulantes; caprichosos castelos e mimosos anjinhos — notas griseas de pedrasabão flutuando sôbre fundo nível de cal», tudo assim se modifica revelando um espírito novo recaindo-se na profusão de motivos desfigurantes da arte antiga e pouco explicando o conjunto naquela falta de clareza com a profusão confusa de elementos.

Está aí pois expressa a filosofia da arte prôpriamente barroca e isso diz com muita clareza o livro *O Barroco e o Jesuítico na Arquitetura do Brasil*, do professor Paulo Santos. Mas esta é a segunda obra que êle escreve referente ao assunto e antecedeu-a outra, intitulada *Arquitetura Religiosa em Ouro Preto*.

4

Os motivos coordenadores da história, das transformações que o tempo trás às coisas, são muitos e pode-se tomar as igrejas como tema dessa coordenação.

Basta que o motivo tomado para a apreciação tenha expressão social, para que seja a história que esteja sendo feita. O que se afirma está eloqüente nas seguintes palavras de Raquel de Queiroz tomadas para epígrafe de um dos capítulos escritos pelo professor Paulo Santos :

«E estarás em total solidão naquelas alturas, e te sentirás muito pequeno, e filho de uma idade muito moderna em comparação, com aquela antigüidade e aquela aspereza. E pensarás nos homens de há dois séculos que fizeram aquela obra, e que elegeram como morada aquela serrania agreste, tão longe do mar e do resto do mundo, e que a limpavam de todo o ouro que ela continha, e lidaram, e guerrearam e quiseram bem e morreram, e construíram no mais fundo vale entre os morros a sua vila rica de sobradões e igrejas — e após marcarem a terra com uma pégada tão funda, se dissolveram pacificamente, morreram, ou foram embora, e apenas deixaram atrás de si aquêle cenário vazio, com as luzes apagadas e os figurantes dispersos».

Vê-se como que a repercussão naquele êrmo a reviver num halo de vida que se conserva naquela arte de um passado, em que houve em dado momento uma formação social e que se foi deixando então como no búzio vazio o eco, o som que se vem ouvir vindo da história de uma sociedade extinta.

## SÓCIOS FALECIDOS

*Henry R. Lang* — À leitura, por acaso, de uma revista de filologia portuguesa, ano de 1936, depara-se o necrológio do professor Henry R. Lang, falecido em 1934 em notícia sucinta pelas iniciais do Professor M. Rodrigues Lapa.

Daí, só agora o respectivo registro, sair aqui pois o ilustre professor da Yale University (New York) Departamento da linguagem medieval — era nosso sócio honorário, desde 1911.

A proposta para nosso sócio correspondente foi feita em 5-9-1910. Foi de iniciativa dos Srs. Orville Derby, Tobias Figueira de Mello, Norival de Freitas, Max Fleiuss, Arthur Guimarães, Ernesto Sena e Dantas Barreto e se apoiava no «Cancioneiro galego castelhano» de 1894 — (Vide Revista, vol. LXXIII — 2.<sup>a</sup> parte, pág. 217).

Na mesma data foi à comissão de história e relator o Sr. Ramiz Galvão, que em erudito parecer de 8-5-1911 — com as assinaturas ainda dos Srs. Antonio Jansen do Paço e Leite Velho — manifestou-se favorável à indicação (Vide Revista, vol. LXXXIV — 2.<sup>a</sup> parte, pág. 477).

O trabalho do professor Lang mereceu os elogios de João Ribeiro.

A comissão de admissão de sócios, em data de 29-5-1911 — também se declarou favorável — em parecer assinado pelos Srs. Barão de Alencar, Miguel de Carvalho e Xavier da Silveira. A sua entrada no Instituto, em consequência, como sócio correspondente teve lugar a 22-6-1911 (Revista, vol. LXXIV — 2.<sup>a</sup> parte — pág. 489). Passou mais tarde a sócio honorário.

«Faleceu a 25 de julho de 1934 em New Haven, nos Estados Unidos da América, o Professor Henry Lang, ao qual a língua e a literatura portuguesa devem tão assinalados serviços. Contava 81 anos de idade. Nascido em 22 de setembro de 1853 em Wartan (St. Gallen), na Suíça, frequentou o ginásio de Zurich e, dotado dum temperamento ativo e impetuoso, emigrou para a América do Norte, onde fez face corajosamente às dificuldades da existência. Foi ajudante de farmácia, estudante de Direito e

finalmente advogado em New Haven. Aí se familiarizou com o português e italiano, dada a importância da colônia destes dois países e se dedicou em seguida, sem mestres, ao estudo da ciência linguística, entrando como «instrutor» na Universidade de Harquard. Aos 38 anos transferiu-se para Estrasburgo, onde preparou, sob a direção de Gustavo Grober, a sua tese de doutor, aparecida, na sua forma completa e definitiva, em 1894: *Das Liederbuch des Königs Denis von Portugal*, que ficou sendo a sua grande obra. A excelente edição das obras poéticas do rei-trovador, feita com todos os preceitos da crítica, aparecia valorizada com cerca de cento e meio de páginas de prefácio, dedicado ao difícil problema das origens do nosso lirismo. Aí, Henry Lang, desenvolvendo ou corrigindo os estudos precedentes de Diez e Milá y Fontanals trata dum modo decisivo a questão, acentuando a peculiaridade do antigo lirismo galego-português e discriminando as influências estrangeiras. O livro teve grande e merecida ressonância e o seu autor foi convidado para reger a cadeira de filologia romântica, criada nessa ocasião na Universidade de New Haven. Por aí se conservou e aí se dedicou aos seus estudos românticos, com constante preferência dos temas portugueses e espanhóis, e, dentro deles, focando sobretudo os problemas da versificação, que já em 1894 lhe tinham merecido particular interesse. Assim, andou empenhado em longa polémica com Menéndez Pidal acerca da métrica do Poema do Cid e deixa valiosíssimas contribuições nesse campo, como sejam: *The Descort in old Portugues and Spanish poetry; The original meaning of the metrical terms: estrabot, strambote, estribote; Las formas estróficas y terminos métricos del Cancionero de Baena; A repetição de palavras rimantes na fiinda dos trovadores galaico-portuguêses, etc.*

A prática e o gosto dos problemas da versificação levaram-no a empreender edições e estudos sobre os cancioneiros peninsulares. Estão neste caso a edição do *Cancioneiro gallego-castelhano* (1902), as notas sobre o *Cancioneiro da Ajuda*, na ZRPh., vol. 32 (1908), a edição fac-simile do *Cancioneiro de Baena* (1926) e as *Communications from Spanish Cancioneiros* (1929). Os trabalhos de Lang são pois dum altíssimo valor para quem queira investigar as antigas línguas e literaturas portuguesa e espanhola. Pena é que muitos estejam dispersos em revistas e outras publicações de difícil e dispendioso acesso. Seria ótimo que, pelo menos no que respeita à filologia portuguesa, os seus trabalhos avulsos fôsse reunidos e traduzidos em volume.

R. L.

In Boletim de Filologia. Tomo IV. Imprensa Nacional de Lisboa, 1936, págs. 217-218.»

*Luiz Martins de Souza Dantas* — Embaixador. Foi proposto para sócio honorário do Instituto por iniciativa de A. Vellozo Rebello, Affonso Celso, Max Fleiuss, Araujo Vianna, Oliveira Lima, José Americo dos Santos e Homero Baptista, em 12-10-1916.

O parecer da comissão de admissão de sócios, de Ramiz Galvão (relator) Manoel Cicero e P. Calogeras tem a data de 29-6-1928. Lido e aprovado, a pedido de urgência na sessão da mesma data.

O Embaixador Souza Dantas nasceu no Rio, a 17-2-1876 e faleceu a 16-4-1954.

Diplomata de carreira — hábil diplomata — foi ministro de Estado interino das Relações Exteriores (1916) e embaixador em Roma e Paris — «Embaixadore de la gracia» chamou-o D'Annunzio, de quem foi íntimo.

Na Revista do Instituto consta o discurso que proferiu em Buenos Aires, por ocasião da entrega de credenciais (vol. LXXVI — 2.<sup>a</sup> parte — 494).

Estêve, estoicamente, prisioneiro dos alemães, na última guerra após a tomada de Paris e ali foi deliberadamente morrer, na bela cidade da sua vida diplomática, a que êle tanto se afeiçoara, que o compreendia e a que êle rendia o culto permanente da sua devotada admiração.

---

*Fernando Raja Gabaglia* — Professor — Nascido no Distrito Federal a 16-3-1895. Aqui falecido em 18-5-1954.

Foi proposto para sócio efetivo do Instituto, em 22-11-1945 por iniciativa de Wanderley Pinho, subscrita por José Carlos de Macedo Soares, Virgilio Corrêa Filho, Tavares de Lyra, Claudio Ganns, Leão Teixeira, Feijó Bittencourt, Edmundo da Luz Pinto, Americo Lacombe, Helio Vianna, Marques dos Santos.

Como fundamento da proposta, era os trabalhos publicados: *As fronteiras do Brasil* (tese de concurso); *Leituras Geográficas, Práticas de Geografia, Litoral do Brasil, Da estrutura da Sul-América, Das linhas de penetração da Civilização no Brasil*. Apoiava-se ainda na sua longa vida profissional que já lhe granegara outros títulos científicos; mestre do Colégio Pedro II, do antigo Instituto de Educação; da Universidade do Brasil (Faculdade de Direito) e sócio de sociedades de geografia e história, nacionais e estrangeiras.

O parecer favorável da comissão de história, assinado por Feijó Bittencourt, Valentim Benicio e Basílio de Magalhães, tem a data de 31-8-1948.

Da mesma data é o parecer da comissão de admissão de história, assinado por Alfredo Nascimento, Tavares de Lyra e Claudio Ganns — sendo ambos aprovados na assembléia dessa mesma data — (31-8-1948). Fêz parte da Comissão de Geografia do Instituto (1954/1955).

---

*Dr. Getulio Dornelles Vargas* — O ex-chefe de Estado, na classe dos Presidentes Honorários, entrou para o Instituto Histórico em virtude de disposição estatutária (art. 29), por proposta de 23-12-1933 assinada por 21 sócios e aprovada pela Assembléia Geral de 9-1-1934.

Natural de São Borja, no Rio Grande do Sul, formou-se em direito em Pôrto Alegre e seguiu logo a carreira política: foi inicialmente prefeito municipal e jornalista. Depois deputado estadual e federal. Ministro da Fazenda, no Govêrno Washington Luiz (1926-1928); Presidente do Rio Grande do Sul e afinal, depois de 1930 — Chefe do Govêrno Provisório. Eleito Presidente da República, pelo Congresso Nacional (1934) passou a Chefe do Govêrno, em virtude do golpe de Estado de 11-11-1937. Deposto em 1945, logo a seguir foi eleito Senador pelo seu Estado Natal. Por fim, nas eleições de 1950, foi vitorioso, empossando-se a 31-1-1951 novamente como Chefe de Estado. Em virtude de perturbações políticas e militares, pôs têrmo a vida em 24-8-1954.

O Instituto Histórico deve ao Presidente Getulio Vargas a expedição do Decreto-lei n.º 4.175, de 13 de maio de 1942 que lhe outorgou a subvenção anual de 100 mil cruzeiros.

---

*Roquete Pinto* — O ilustre cientista, falecido em 18-10-1954, sócio benemérito do Instituto, era um dos espíritos mais originais do Brasil.

Roquete Pinto nasceu no Rio de Janeiro em 25-9-1954. Foi cientista e escritor de merecimento singular. A sua entrada no Instituto Histórico teve lugar por proposta de 30-5-1913, assinada por Max Fleiuss, Pedro de Souto Maior e Escragnolle Doria. Serviu de base à iniciativa, além de outros trabalhos publicados notadamente a *Note sur la situation sociale des Indiens du Brésil*, apresentada ao Congresso Universal das Raças, reunido na Universidade de Londres, em 1911 (vide Revista, vol. LXXVI — 2.ª parte — pág. 558).

Mereceu parecer favorável da comissão de Arqueologia e Etnografia, e em 12-6-1913, sendo relator Salvador Pires C. e

Albuquerque, e ainda assinado por Alberto Rangel e Liberato Bittencourt.

Esse parecer (*in Revista* — Tomo 76, parte II, págs. 538-540) — faz referência a outros trabalhos do candidato: *O Guaraná, Notas sobre os índios Nhambiquaras, Excursão ao litoral e regiões dos Lapas do Rio Grande do Sul, e Etnografia indígena do Brasil*.

A seguir foi emitido parecer favorável da Comissão de Admissão de Sócios em 25-7-1913, assinado pelos Srs. Barão de Alencar, Antonio Olinto e Manoel Cicero, que foi aprovado em 28-7-1913, aguardando-se a votação para quando houvesse vaga de sócio efetivo. Afinal foi aceito por unanimidade, em sessão de 4 de agosto de 1913.

Roquete Pinto exerceu o cargo de 2.º Secretário do Instituto Histórico desde 7-10-1913 até 24-4-1920, quando se exonerou por ter de partir para o Paraguai, onde foi inaugurar, na Faculdade de Medicina local, o curso de fisiologia. Mereceu da assembléia um voto de louvor, proposto pelo seu presidente, pelo exercício brilhante que deu àquele cargo da Diretoria.

Roquete Pinto foi recebido solenemente no Instituto logo a seguir (vide Discurso de posse. *Revista*, vol. LXXVI — 2.ª parte, pág. 587). Aqui propôs que se construísse na fronteira com a Argentina monumento que tenha a mesma significação do outro erigido nos Andes — 1914 (Vide *Revista*, vol. LXXVII — 2.ª parte, pág. 653). Comunicou a correspondência de J. Diogo Sturtz encontrada na Quinta da Boa Vista — 1916 (*in Revista*, vol. LXXX, pág. 703).

Recebeu o «prêmio Pedro II» (medalha de ouro) em 1917 pelo seu trabalho *Rondonia* (vide *Revista*, vol. LXXX, págs. 743 e 767).

Foi ainda o orador na Exposição das obras de C. F. von Martius (*in Revista*, vol. LXXXIII, pág. 429).

Proposta de 18-6-1954, assinada por 21 consócios, sugeriu o acesso à classe de benemérito. O parecer da Comissão de Admissão da mesma data lembra que Roquete Pinto, exerceu, no Instituto, o cargo de 2.º secretário de 1914 a 1919, tendo prestado inúmeros serviços à instituição — prestigiando-a com os seus trabalhos intelectuais, entre os quais se destacam: *Seixos Rolados, Rondônia, Conceito atual da vida, Glória sem rumor, Ensaios de antropologia brasileira, Euclydes da Cunha naturalista, Samambaia, Ensaios brasileiros*. Essa proposta foi aprovada em 3-7-1954.

Roquete Pinto representou o Instituto Histórico na solenidade de inauguração do monumento a Fritz Muller em Santa Catarina, em 1929 (vide *Revista*, vol. 160, pág. 321). Aqui proferiu uma

conferência sôbre Frei Leandro do Sacramento (Revista, vol. 160, págs. 348-363) e redigiu o prefácio do *Sertão Carioca* de Magalhães Corrêa, em 1933 (Revista, vol. 167, págs. 7-9).

O seu *canto de cisne* depois de vários anos de ausência, por enfêrmo, foi em 1950 — quando proferiu conferência sôbre o Vocabulário Tupi de Humberto Mauro e foi saudado entre outros pelos Drs. Alfredo Valadão e Affonso Taunay (vide Revista, vol. 208, págs. 186-254).

A Senhorita Maria Carolina Max Fleiuss fêz a bio-bibliografia de Roquete Pinto na Revista (vol. 185 de 1949, pág. 346).

---

*Monsenhor Frederico Lunardi* — Sacerdote, Diplomata e arqueólogo. Nasceu em Livorno (Itália) a 7-12-1880. Faleceu a 9-11-1954 em Assunção (Paraguai) quando ali exercia o cargo de Nuncio apostólico.

Foi proposto para sócio correspondente do Instituto, quando aqui desempenhou o cargo de conselheiro da Nunciatura — a 1-2-1935 — por iniciativa de Max Fleiuss, Affonso Celso e outros oito sócios. Teve parecer favorável da Comissão de História, de 1-4-1935, assinado por Basílio de Magalhães, relator, Max Fleiuss, Helio Lobo e Souza Docca, confirmado pelo da de Admissão de Sócio, em 16-5-1935, assinado por Ramiz Galvão, (relator), A. Tavares de Lyra e Manoel Cícero.

A 28-5-1935 a assemblêia geral os aprovou. A proposta fundamentava-se nos trabalhos: *El macizo colombiano en la prehistoria de sur-America* (Rio, 1954), *Piedras sepulcrales perforadas* e *Estatuas prehistoricas pintadas*. (In Revista Universitária do Chile, vol. XIX, págs. 1.015 e 1.042 — Santiago — 1937), *La Vida en las tumbas* (Rio, 1935).

---

*Arthur Bernardes* — Político e homem de Estado. Natural de Minas Gerais, nasceu em Viçosa a 15-8-1875. Foi deputado estadual e federal. Presidente de Minas (1918-1922) e Presidente da República (1922-1926) e depois, senador federal por Minas. Faleceu no Distrito Federal, a 23-3-1955 — quando exercia de novo o mandato de deputado federal, sempre pela sua Minas Gerais.

Em virtude de disposição estatutária (art. 29) foi eleito presidente honorário do Instituto — por exercer o cargo de Chefe de Estado — votação da assemblêia geral de 16-12-1923 (vide Revista, vol. 148, pág. 894).

*Ataulpho Napoles de Paiva* — Ministro do Supremo Tribunal aposentado. Nasceu no Estado do Rio (São João Marcos) a 1-2-1865 e faleceu no Distrito Federal a 8-5-1955.

Magistrado em São Paulo, Estado do Rio e na capital da República. Foi proposto para sócio efetivo do Instituto Histórico em 23-4-1912 por Max Fleiuss, Manuel Cicero, Arthur Guimarães e Carlos Lix Klet. A proposta baseava-se nos seus trabalhos: *L'assistance publique au Brésil* e *Assistência pública e privada no Rio de Janeiro*. O parecer favorável da Comissão de História (17-5-1912) está assinado por Pedro Lessa, relator, Ramiz Galvão e Clovis Bevilacqua. A Comissão de Admissão de Sócios manifestou-se a 1-6-1912 em parecer subscrito por Miguel de Carvalho, Barão de Alencar, relator e Antonio Olinto. A sua entrada concretizou-se a 6-6-1912, quando a assembléia geral aprovou ditos pareceres.

Em 22-8-1931 o Ministro Ataulpho de Paiva passou a sócio honorário.

No 3.º Congresso Nacional de História (1938) há uma contribuição do Ministro A. de Paiva: *Obra de assistência social no Império* (Anais, vol. 7, págs. 333-346).

Na qualidade de presidente da Comissão Permanente do «Livro do Mérito» saudou os nossos consócios Ministros Tavares de Lyra e Alfredo Valladão, quando tiveram os seus nomes inscritos naquele simbólico livro. (Vide Revista, vol. 228, julho-setembro 1955, págs. 127/129 e 161/164).

Do extinto existe um esboço bio-bibliográfico redigido pela Senhorita Maria Carolina Fleiuss (*in* Revista, vol. 194, pág. 133).

---

*Caio de Mello Franco* — Escritor mineiro, nascido em Montevideu, em 3 de maio de 1896, faleceu em Paris, como embaixador do Brasil a 18 de setembro de 1955 depois de uma longa carreira na diplomacia. Publicou vários livros de versos: *Urna, Vida que passa* e os *34 cantos do meu silêncio* (sob o pseudônimo de Gil do Brasil) que é uma sátira encoberta ao modernismo. Em prosa, editou *Via Latina* de impressões italianas e *O Inconfidente Claudio Manoel da Costa* em torno do *Parnaso Obscuro*, de investigação literária a propósito das *Cartas Chilenas*.

Entrou para o Instituto Histórico, como sócio correspondente, mediante parecer assinado a 14-4-1934 por Max Fleiuss, relator, Souza Doca, Basílio de Magalhães e Epitácio Pessoa. A Comissão de Admissão de Sócios manifestou-se favorável, a 22-5-1934

pela pena do Sr. Tavares de Lyra, relator, Manoel Cicero e Ramiz Galvão. Foram êsses pareceres aprovados, o 1.º a 27-4-1934 e o 2.º a 30-7-1934 — sendo assim admitido nesta última data, conforme votação da assembléia geral.

Na sua entrada para o Instituto, antecederam-no o Dr. Virgílio Martins de Mello Franco, seu avô, o Dr. Affonso Arinos de Mello Franco, seu tio, e o Dr. Afranio de Mello Franco, seu pai. Seguiram o Dr. Affonso Arinos, sobrinho, seu irmão e o Dr. Rodrigo Mello Franco de Andrade, seu primo-irmão. Gerações sucessivas de professores, intelectuais, políticos e escritores — que enobrecem e praticam a vida da nossa instituição.

No Instituto, o Embaixador Caio de Mello Franco proferiu duas conferências: a 1.ª sobre o «Dia da América» — (in Tomo 174, pág. 693) e a 2.ª sobre «D. Pedro I e a Marquesa de Santos» através de documentos inéditos, — ambas em 1939.

---

*Hermenegildo de Barros* — Magistrado. Nascido em Januária (Minas Gerais) em 31-8-1866. Falecido no Distrito Federal a 24-9-1955. Fêz longa carreira na Judicatura, do seu Estado Natal — passando-se depois para o Supremo Tribunal Federal. Juiz íntegro e culto. Foi proposto para sócio honorário do Instituto Histórico, por iniciativa de Max Fleiuss, em 26-1-1939 e mais 20 sócios — proposta essa que foi aprovada pela assembléia de 14-4-1939, depois de merecer parecer favorável da Comissão de Admissão de Sócios, de 13-4-1939 — assinado por Alfredo Nascimento (relator), Tavares de Lyra e Braz do Amaral.

O Ministro Hermenegildo de Barros contribuiu para o Congresso do Centenário do Instituto (1938) com uma excelente monografia sobre: *Grandes Figuras da Magistratura* (in Anais do 3.º Congresso — Tomo II, págs. 255/365). Além de votos e decisões judiciais tinha publicado um tratado sobre o direito das sucessões.

---

*Affonso Costa* — Bahiano, nascido em Palmeirinhas do Jacuipe, município de Jacobina em 2-8-1885. Falecido no Rio de Janeiro a 30 de dezembro de 1955. Escritor e historiador de assuntos regionais: da sua terra e da sua gente bahiana.

Foi proposto para sócio efetivo do Instituto por iniciativa de 13 consócios, datada de 22-10-1945. O longo parecer da Comissão de História, em 7 de maio de 1947, composta de Basílio Magalhães, Feijó Bittencourt e Canabarro Reichardt, foi-lhe inteiramente fa-

vorável. Aludiu aos seus trabalhos: *Minha terra, Jacobina, de antanho, e de agora, À sombra da arte e à luz da história* editados na Bahia. O parecer da Comissão de Admissão de Sócios, de 8-5-1947 confirmou. A Assembléia Geral os aprovou, em 13-5-1947.

Já no Rio, em 1923 — publicou outro estudo: *Poetas do outro sexo*. Editou ainda na Revista do Instituto Histórico da Bahia: *Achegas Genealógicas* e a *Genealogia Bahiana* ampliação do catálogo de Jaboatão, que a nossa *Revista* editou (Vol. 191 de 1946, págs. 3/279). Ainda nesta revista colaborou com os estudos: *Ferreira França através da política e da anedota* (Conferência, vol. 199 — 1948, pág. 143); *Retalhos da vida e da obra de Manoel Quirino* (Conferência, vol. 212 — 1951, pág. 124); *Monizes da Bahia*, (Vol. 210 — 1951, pág. 114); *A respeito dos centenários de vários nomes ilustres Bahianos* (Vol. 212 — 1951, pág. 105); *Centenário de Silva Leme* (Conferência — Vol. 216, pág. 149); *Manoel Vitorino Pereira* (Conferência — Vol. 224, pág. 318); *Bahianos de Antanho* (Vol. 226, pág. 289); *Minas e aventuras* (Vol. 228, pág. 438).

Afonso Costa fêz antes de morrer a doação de seus livros à biblioteca do Instituto Histórico, (vide: Revista n.º 224 de 1954, págs. 436 a 444). Afonso Costa fazia parte da Comissão de Bibliografia do Instituto, desde 1950.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

### OBRAS RECEBIDAS NO INSTITUTO NO MÊS DE JANEIRO DE 1956

- Viação Férrea Brasileira* (Planejamento) — Homero Benedicto Ottoni — Escolas Prof. Sales — São Paulo, 1948.
- A Surco Abierto* — A. Pereira Alves — Casa Unida de Publ. — México, 1955.
- Crônicas Históricas de San Antonio Abad de los Baños* — T. I. — Julian Vivanco — Editorial "El Sol" — La Habana, 1955.
- Dentro e Fora do Brasil* (Viagens) — Hélio Vianna — Bibl. do Exército — Rio de Janeiro, 1955.
- The Voyage of The Endeavour* — 1768-1771 — J. C. Beaglehole — The University Press — Cambridge, 1955.
- A Avenida Presidente Vargas* — Henrique Dodsworth — *Jornal do Comércio* — Rio de Janeiro, 1955.

### OBRAS RECEBIDAS NO INSTITUTO NO MÊS DE FEVEREIRO DE 1956

#### *Doação do Dr. Evandro Santos*

- Étude Critique du Projet de Reglement pour Prevenir les Abordages ou Collisions en Mer* — Albert Saintyves — Berger-Levrault et Cie. Libraires Editeurs — Paris, 1893.
- A Vida de Rui Barbosa* — Luiz Viana Filho — Comp. Edit. Nacional — São Paulo, 1941.
- História da Literatura Bahiana* — Pedro Calmon — José Olímpio Editôra — Rio de Janeiro, 1949.
- Alma e Corpo da Bahia* — Eduardo Tourinho — José Olímpio Edit. — Rio de Janeiro, 1950.
- A Sabinada* (A República Bahiana de 1837) — Luiz Viana Filho — José Olímpio Edit. Rio de Janeiro, 1938.
- O Ensino da Matemática nos Cursos Secundários* (Diretrizes e Programas) — Paulo F. R. Mendes Vianna — Francisco Alves — Rio de Janeiro, 1938.
- Glossário dos nomes vulgares das plantas do Herbário da Seção de Botânica* — Henrique Delforge — Imprensa Nacional — Rio de Janeiro, 1945.
- Poesias* — Francisco Mangabeira — Tip. Anuário Brasil — Rio de Janeiro 1929.
- Bahia* (Imagens da terra e do povo) — José Olímpio Edit. — Rio de Janeiro — 1951.
- Floriano* (Memórias e Documentos) — Vol. II — Noronha Santos — Vol. IV — Silvio Peixoto — Vol. V — Roberto Macedo — Serv. Gráf. M.º Educação — Rio de Janeiro, 1939.

- Itapagipe* (Minha infância na Bahia) — Hermano Requião — José Olímpio Edit. — Rio de Janeiro, 1949.
- Roteiro da Bahia* — Herman Lima — Imprensa Nacional — Rio de Janeiro, 1953.
- Brasil e suas riquezas* (Brasilogia) — Waldemiro Potsch — Francisco Alves — Rio de Janeiro, 1942.
- Manuelita Rosas* — Carlos Ibarguren — M. Gleizer Edit. — Buenos Aires, 1925.
- História da Bahia* — Pedro Calmon — Livr. Edit. L. Ribeiro — Rio de Janeiro, 1927.
- Bahianinha e outras mulheres* (Contos) — Ribeiro Couto — Anuário do Brasil — Rio de Janeiro, 1927.
- D. Quichote Philosopho* — M. Diouloufet — Imp. P. Feron-Vrau — Rio de Janeiro, 1910.
- Vultos, Fatos e Coisas da Bahia* — Carlos Torres — Impr. Oficial — Bahia, 1951.
- Cartilha da Probidade* — Fernando Magalhães — Renascença Edit. — Rio de Janeiro, 1932.
- Bandeiras e Sertanistas Bahianos* — Urbino Viana — Comp. Edit. Nacional — São Paulo, 1933.
- Manual Ortográfico*, prefácio de Medeiros e Albuquerque — Graf. Edit. Unidas — São Paulo, 1933.
- L'Ame et le Corps* — Alfred Binet — Ernest Flammarion — Paris, 1910.
- Panorama do Movimento Symbolista Brasileiro* — Vols. 1-II-III — Andrade Muricy — Impr. Nacional, Rio de Janeiro, 1952.

OBRAS RECEBIDAS NO INSTITUTO NO MÊS DE MARÇO DE 1956

- Arquidiocese de Mariana* (Subsídios para a sua história) 2.<sup>a</sup> edição. II volumes — Cônego Raymundo Trindade — Impr. Oficial — Belo Horizonte, 1955.
- Elementos para a história de Jundiá* — Nelson Fort — Jundiá, 1955.
- Japanese Literature in the Meiji Era* — Okazaki Yoshie — Obunsha — 1955.
- Relatório*, 1955. Ministério das Relações Exteriores.
- História do Palácio Itamaraty* — Gustavo Barroso — I.B.G.E. Rio de Janeiro, 1956.
- Posse do Excelentíssimo Doutor Juscelino Kubitschek de Oliveira, Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil*, 1956, Rio.
- O Partido Republicano Conservador* — Tomo I — Vol. XXIV. Rui Barbosa. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1955.
- Breve itinerário para uma biografia do Padre Manoel da Nóbrega, fundador da Província do Brasil e da Cidade de São Paulo (1517-1570)* — Serafim Leite S. J. — Edições Brotéria — Lisboa, 1955.
- Rio Branco y Rui Barbosa* — Américo Jacobina Lacombe — Imprensa Nacional — Rio, 1955.
- Tribuna Parlamentar — República* — Vol. III — Rui Barbosa — Imprensa Nacional — Rio, 1955.
- Trabalhos Jurídicos*, vol. XXIV — 1897 — Tomo III — Rui Barbosa — Imprensa Nacional — Rio de Janeiro, 1955.

- Rui Barbosa* — Ensaio biográfico — Fernando Nery — Imprensa Nacional — Rio, 1955.
- Uma Política Nacional de Transportes* — Edgard Fróes da Fonseca — Guanabara S. A. — Rio de Janeiro, 1955.
- As Ciências no Brasil* — Vols. I e II — Fernando de Azevedo — Edições Melhoramentos — Rio de Janeiro, 1956.
- Pelo Meu Rancho* — D'Ávila Flores — Imprensa Oficial — Pôrto Alegre, 1953.
- Operariado Nacional e os Novos Calabares* — Augusto Meira — Tip. Delta — Pará, 1918.
- Piriba* — Augusto Meira — Tip. Delta — Pará, 1908.
- Discurso* — Augusto Meira — Livr. Escolar — Pará, 1909.
- Misiones Ecuatorianas en Archivos Europeos* — Frey José Maria Vargas. O. P. — Edit. Jus S. A. — México, 1956.
- Monumento ao Infante D. Henrique* — Gago Coutinho — Soc. Astória Ltda. — Lisboa, 1954.
- Discursos Comemorativos do 4.º Centenário da Fundação de São Paulo* — Damião Peres — João Pinto Ltda. — Lisboa, 1954.
- Alimentação do Trabalhador* — Dante Costa — M.T.I.C. — Rio de Janeiro, 1955.

#### PUBLICAÇÕES RECEBIDAS NO MÊS DE JANEIRO DE 1956

- Moçambique* — Junho 1955 — N.º 82. Lourenço Marques.
- Foldrajzi Ertesito* — IV. éof. — 4 fuzet. 1955. Budapest.
- Exposicion objetiva nacional* — 1948 — 1952. Venezuela.
- A Fátima Brasileira* — Dezembro 1955 — Ano XIII — N.º 87. Rio de Janeiro.
- Saúde* — Janeiro, 1956 — N.º 97 — Ano IX. Rio de Janeiro.
- Estudios Americanos* — N.º 48 — Septiembre, 1955 — Vol. X. Sevilla.
- Überlândia Ilustrada* — N.º 20 — Dezembro, 1955. Uberlândia.
- Boletín de la Academia de Historia del Valle del Cauca* — Octubre de 1955 — N.º 103 — Año XXIII. Colombia.
- Bollettino della Società Geografica Italiana* — Vol. VIII — Serie VIII — Settembre-ottobre, 1955 — Fascicolo n.º 9-10. Roma.
- Revista de Historia* — Enero a junio de 1955 — Ns. 32 y 33 — Vol. V. Colombia.
- Memórias do Instituto Oswaldo Cruz* — Junho de 1954 — Tomo 52 — Fasc. 2. Rio de Janeiro.
- Anales de la Universidad de Chile* — Año CXIII — Tercer trimestre de 1955 — N.º 99. Chile.
- Revista de Historia de America* — Junio de 1955 — N.º 39 — C/índice junio y diciembre de 1954 — Ns. 37 y 38. Tacubaya.
- Boletín de la Academia Nacional de la Historia* — Ns. 149-150-151 — enero, marzo, abril, junio y julio, septiembre 1955 — Tomo XXXVIII. Caracas.
- Boletín Bibliográfico* — N.º 46 — 1.º de noviembre de 1955. México.
- Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá* — Ano II, abril a junho de 1955 — N.º 7 (segunda fase). Paraná.

- Nachrichten* — Folge 2 — Herbst 1955. Verlag.
- Noticiário das Nações Unidas* — Dezembro, 1955 — N.º 12 — Ano 5. Rio de Janeiro.
- Acta Agronomica* — Julio 1955 — N.º 3 — Volumen V. Colombia.
- América Española* — N.º 61 — Septiembre de 1955 — Tomo XVIII. Colombia.
- Foldrajzi Kozlemények* — III (LXXIX) kotet 1955 — 4. szam. Budapest.
- Boletín de Informaciones Científicas Nacionales* — N.º 71 — Setiembre de 1955 — Vol. VIII. Quito.
- Programa da Historia de América* — Publ. n.º 187. 1955. México.
- Bulletin of The New York Public Library* — December 1955 — Number 12 — Volume 59. New York.
- Revista Colombiana de Antropologia* — Volumen IV — Año 1955. Colombia.
- Revista da Academia Cearense de Letras* — N.º 26 — Ano LVIII. Ceará.
- Boletín Bibliográfico* — N.º 39 — 15 de julio de 1955. México.
- Bibliotheks — Informationem* — Dezember 1955 — Number 21. Berlin.
- Biblioteca Thomas Jefferson* — Dezembro 1955 — Lista n.º 2. Rio de Janeiro.
- Os grandes vultos da história cearense* (Guilherme Studart) — Barão de Studart. Coleção Instituto do Ceará.
- Notícias da Indonésia* — 17 de dezembro de 1955 — N.º 12 — Vol. II. Rio de Janeiro.
- O I.G.G.* — Nos. 1 e 2 — Vols. X e XI — Nos. 3 e 4 — Vol. X — janeiro a março de 1952/1953 — Julho a setembro de 1952. São Paulo.
- Polónia de Hoje* — Novembro de 1955 — Ano IX — N.º 11 (59). Rio de Janeiro.
- Boletín Bibliográfico* — Nos. 47 e 48 — Noviembre e diciembre de 1955. México, D. F.
- Novo Mundo* — Ano I — N.º 2 — Novembro 1955. Salvador.
- Estatística Agrícola* — 1952. Lourenço Marques.
- Recenseamento Agrícola*, 1951. Lourenço Marques.
- Declaracion Universal de los Derechos del Hombre* (Discurso) — México, 1955.
- Correio de Uberlândia* — 14 números do mês de dezembro de 1955. Minas Gerais.
- Exportador Húngaro* — septiembre e octubre de 1955. Ns. 8 e 9 — Ano V. Hungria.
- New Books Macmillan* — July-December 1955. New York.
- Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística* — Tomo LXXXVI — Julio-diciembre de 1953 — Nums. 1-3 — Tomo LXXXVIII — Julio-agosto de 1954 — Num. 1 — México, D. F.
- Lista Diplomática* — Dezembro de 1955. Rio de Janeiro.
- Estatística dos Veículos* — Automóveis em Circulação — 1954.
- Comércio de Cabotagem* — Ano XXVI. 1953. Lourenço Marques.
- Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística* — Enero-junio de 1951 — Nums. 1-3 — Tomo LXXI e enero-febrero de 1955 — Num. 1 Tomo LXXIX. México, D. F.
- Atti* — Anno academico CXVII — 1954-55 — Tomo CXIII. Venezia.

- Acción Indígenista* — Agosto de 1955 — N.º 26. México.
- O Puritano* — 25 de dezembro de 1955 — N.º 2.093 — Ano LVII. Rio de Janeiro.
- Notícias da Indonésia* — 17 de dezembro de 1955 — N.º 12 — Vol. II. Rio de Janeiro.
- America Since 1763 — A Survey of its History*, by John W. Caughey. 1956. México.
- Informe* — 1.º de julio de 1952 — 30 de junio de 1955. México.
- Catalogo — Brill's Weekly* — November 26, 1955. Leiden.
- Informação Agrícola* — Dezembro de 1955 — N.º 122 — Ano IX. Rio de Janeiro.
- Nação Brasileira* — Novembro de 1955 — N.º 387 — Ano XXXII. Rio de Janeiro.
- Engenharia* — Ano XIV — Volume XIV — Dezembro de 1955 — N.º 157. São Paulo.
- Revista da Liga Marítima Brasileira* — Dezembro de 1955 — N.º 576 — Ano XLIX. Rio de Janeiro.
- Brasil Açucareiro* — Ano XXIII — Vol. XLVI — Setembro, 1955 — N.º 3. Rio de Janeiro.
- Anais da Academia Brasileira de Ciências* — 30 de setembro de 1955 — N.º 3 — Vol. 27. Rio de Janeiro.
- Anais do Primeiro Congresso de Historia da Bahia* — 1.º volume, 1949. Cidade do Salvador. Bahia.
- Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia* — N.º 78 — 1953-1954. Bahia.
- Charts & Views — The Journals of Captain James Cook*. Cambridge University Press — For the Hakluyt Society 1955.
- Documentos Históricos — Revolução de 1817* — Vol. CVI 1954. Rio de Janeiro.
- América Española* — Ns. 61-62 — Septiembre-octubre de 1955 — Tomo XVIII. Colômbia.
- Universidad Pontificia Bolivariana* — Abril, 1955 — N.º 73 — Vol. XX. Colômbia.
- Orientación Campesina* — Noviembre-diciembre de 1955 — N.º 6 — Ano II. La Habana.
- Revista do Clube de Engenharia* — Novembro de 1955 — N.º 231. Rio de Janeiro.
- Memória de la Academia Nacional de Historia y Geografía* — Boletim ns. 5, 6 e 7 — Año 11.º — 2.ª epoca. México.
- Catalogo (Elektrotechnik)* — Herbst 1955. Berlin.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS NO MÊS DE FEVEREIRO DE 1956

- B.B.A.A. — Boletim Bibliográfico de Antropologia Americana* — Parte primeira e parte segunda — Vol. XVII — 1954, México, 1955.
- Anales de la Universidad de Chile* — Cuarto trimestre de 1955 — N.º 100 — Año CXIII. Chile.
- Quarterly (The Milbank Memorial Fund)* — October 1955 — Vol. XXXIII — N.º 4. New York.

- Revista do Serviço Público* — Vol. 67 — N.º 3 — Junho, 1955. Rio de Janeiro.
- Dhâranâ* — Ano XXX — Ns. 9-10 — Julho-outubro 1955. São Paulo.
- O Concelho de Santo Tirso* — Boletim Cultural — Vol. IV — N.º 1 — 1955. Santo Tirso.
- América Española* — N.º 60 — Agosto de 1955 — Tomo XVIII. Colômbia.
- Brasil Açucareiro* — Ano XXIII — Vol. XLVI — Agosto, 1955 — N.º 2 — Rio de Janeiro.
- Arquivos Brasileiros de Medicina Naval* — Outubro a dezembro de 1955 — N.º 56 — Ano XVI. Rio.
- Bibliotheks — Informationem* — November 1955 — N.º 20. Berlin.
- Bulletin de Statistique* — Octobre 1955 — N.º 10 — 41.º année. Bruxelles.
- Katalog nr. 53 (Varia)*. Denmark.
- Polônia de hoje* — Ano IX — Outubro de 1955. N.º 10 (58). Rio.
- Engenharia* — Novembro de 1955 — N.º 156 — Ano XIV — Vol. XIV. Rio.
- Revista da Liga Marítima Brasileira* — Novembro, 1955 — n.º 575 — Ano XLIX. Rio de Janeiro.
- Nação Brasileira* — Dezembro de 1955 — N.º 388 — Ano XXXIII. Rio.
- Rodovia* — Outubro, 1955 — N.º 188 — Ano XVII. Rio de Janeiro.
- Revista Interamericana de Bibliografía* — Julio-septiembre de 1955 — N.º 3 — Vol. V. Washington, D. C.
- Letras del Ecuador* — Abril-junio de 1955 — N.º 102 — Año XI. Quito.
- Notas e Informaciones Ciencias Sociales* — Agosto de 1955 — N.º 34 — Vol. VI. Washington, D.C.
- Saúde — Almanaque do S.N.E.S.* — Ano X — 1956. Rio de Janeiro.
- Boletim Bibliográfico* — N.º 45 — 15 de octubre de 1955. México.
- Annual Report of the Board of Regents of the Smithsonian Institution*, publ. 4.190 — June 30, 1954. Washington.
- Nação Brasileira* — Janeiro de 1956 — N.º 389 — Ano XXXIII. Rio de Janeiro.
- Revista do Serviço Público* — Julho 1955 — Vol. 68 — N.º 1. Rio de Janeiro.
- Khana* (Revista Municipal de Arte y Letras) — Vol. V — Nos. 9 y 10 — Julio, 1955. La Paz.
- Boletim Municipal* — N.º 1.055 — Año CIV — Noviembre, 1954. La Paz.
- Américas* — Janeiro, 1956 — Vol. VIII — N.º 1. Rio de Janeiro.
- Revista del Instituto Nacional de Cultura* — Vol. I — N.º 1 — Año I — Diciembre de 1955. La Habana.
- Engenharia* — Janeiro de 1956 — N.º 158 — Ano XIV — Vol. XIV. São Paulo.
- Polônia de Hoje* — Dezembro de 1955 — Ano IX — N.º 12 (60). Rio de Janeiro.
- Índice Cultural da Cidade do Rio de Janeiro* — Nos. 44, 45 e 46 — Julho, agosto e setembro de 1955. Rio de Janeiro.
- Deutsche Bibliographie des Deutsche Buch* — Heft 4. Frankfurt/M. 1955.
- Boletim mensal das observações meteorológicas* — Ano XXII — Fevereiro e março de 1955 — Nos. 2 e 3. Lourenço Marques.
- Teoria y Practica del estudio de Areas* — Vol. II. Washington.

- Catalogue 238* — 1955-56. (A Catalogue of Booksoon Various Subjects). New York.
- Anuário do Museu Imperial* — Vol. XIII — 1952. Petrópolis.
- Boletim Bibliográfico* — N.º 44 — 1.º outubro de 1955. México.
- Revista Marítima Brasileira* — Junho de 1955 — N.º 12 — Ano CXXIV. Rio de Janeiro.
- Subsídios para a História Marítima do Brasil* — Vol. XIV. 1955. Rio de Janeiro.
- Catalogue 202* — *Catholic Theology*. Holland.
- Notícias da Indonésia* — 17 de janeiro de 1956 — Vol. III — N.º 1. Rio de Janeiro.
- Revista Brasileira de Estatística* — Ano XVI — Julho-setembro de 1955 — N.º 63. Rio de Janeiro.
- Catalogue n.º 218* (Eastern European History). Leiden.
- José Bonifácio — Conferência por Venâncio F. Neiva. 1955. Rio de Janeiro.
- Boletim Informativo* — Maio-agosto, 1955 — I ano — N.º 3. Rio de Janeiro.
- O Puritano* — Novembro e dezembro de 1955 e janeiro, 1956 — Nos. 2.091, 2.092 e 2.093 — Ano LVII. Rio de Janeiro.
- Problemas e Soluções* (Carta mensal do Conselho Técnico da Confederação Nacional do Comércio) — Out.º-nov.º e dez.º de 1955 — Nos. 7, 8 e 9 — Ano I. Rio de Janeiro.
- Bulletin of The New York Public Library* — November 1955 — Number 11 — Volume 59. New York.
- Informação Agrícola* — Novembro 1955 — N.º 121 — Ano VIII. Rio de Janeiro.
- Bulletin des Etudes Portugaises et de L'Institut Français au Portugal* — Nouvelle serie — Tome dix-huitième, 1954. Lisboa.
- Catalogue n.º 758* — From the bookshop of Francis Edward Ltda. London.
- Brazila Esperantisto* — Setembro-oktobro, 1955 — N.º 498-499. A. Jaro.
- Boletim do Instituto Brasil-Estados Unidos* — Novembro-dezembro de 1955 — N.º 149-150 — Ano XII. Rio de Janeiro.
- Boletim* — Janeiro de 1956 — N.º 20 — Ano XVIII. Biblioteca do Exército. Rio de Janeiro.
- Maurício de Nassau criou uma *Sistemática Administrativa*, Luiz Pinto. Separata da Revista do Serviço Público, março 1955. Rio de Janeiro.
- Da Índia Distante* — 1.º e 15 de janeiro de 1956 — Nos. 119-120. Rio de Janeiro.
- Saúde* — Dezembro de 1955 — N.º 96 — Ano VIII, e fevereiro de 1956 — N.º 98 — Ano IX. Rio de Janeiro.
- Universidad Central* — 25 de outubro de 1955 — N.º 6 — Año II. Caracas.
- Catalogo* — *Geistes Wissenschaften* — N.º 6. Allemagne.
- New Books Macmillan* — July-december, 1955 — New York.
- Correio do SENAC* — 15 de outubro-15 de novembro de 1955 — N.º 152-153 — Ano VII. Rio.
- Carta Publica Quincenal* — Outubro 15 de 1955 — N.º 4. Habana.
- Catalogue n.º 757* — 1955 — Francis Edwards Ltd. England.

- C.I.S. (Comissão do Impôsto Sindical)* — Julho, 1955 — N.º 3 — Rio de Janeiro.
- Revista Nacional de Cultura* — N.º 110 — Mayo-junio de 1955 — Año XVII. Caracas.
- Engenharia* — Ano XIV — Vol. XIV — Outubro de 1955 — N.º 155. São Paulo.
- O I.G.G. — Instituto Geográfico e Geológico* — Nos. 1 a 4 — Janeiro a dezembro de 1950-1951 — Vols. VIII a IX. São Paulo.
- The Catholic Historical Review* — October, 1955 — N.º 3 — Vol. XLI. Washington.
- Revista Nacional* — Tomo LXI — Año XVII — Junio de 1954 — N.º 186. Montevideo.
- Nachrichten* — Folge 2 — 1955. Verlag.
- Revista Shell* — Dezembro de 1955 — N.º 73. Rio de Janeiro.
- Bulletin of the Institute of Historical Research* — Vol. XXVIII — N.º 78 — November 1955. London.
- Endeavour* — Vol. XIV — N.º 56 — 1955 — Octubre. Londres.
- Ecos Marianos da Basílica Nacional de N. Senhora Aparecida* — 1956 — Aparecida.
- Documentos Históricos (Revolução de 1817)* — Vols. CIV-CV. Biblioteca Nacional. Rio de Janeiro.
- Agronomia* — Janeiro a março de 1955 — N.º 1 — Vol. 14. Rio de Janeiro.
- Cultura Universitária* — Julio-agosto de 1955 — N.º 50. Caracas.
- Gazeta de Montevideo* — Vol. II — Enero-junio de 1811. 1956. Montevideo.
- Orientacion Campesina* — 10 de octubre de 1955 — N.º 5 — Año II. La Habana.
- Die Kultur* — November 1955 — N.º 55. Munchen 19.
- Le Sceau D'Eustache de Proyard*. A.P. Dutertre. Paris.
- Boletín de la Academia Nacional de Letras* — Tomo IV — N.º 14 — Diciembre 1952. Montevideo.
- Yahresbericht der Geographischen Gesellschaft, von Bern* — Band XLII, 1953/54. Bern.

#### PUBLICAÇÕES RECEBIDAS NO MÊS DE MARÇO DE 1956

- Iconografia Petropolitana (1800-1890)*. Petrópolis.
- Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro (Relatório)*, 1954. Rio de Janeiro.
- Primera Exposición Bibliográfica Bolivariana*, 1954. Bogotá.
- Folklore Americano* — Año III — N.º 3. 1955. Lima.
- A Biblia de Gutenberg*. 1955. Rio de Janeiro.
- The Rockefeller Foundation* — Annual Report, 1954. New York.
- Revista da Academia de Letras* — Vol. XX. 1954. Minas Gerais.
- Rodovia* — Novembro, 1955 — N.º 189 — Ano XVII. Rio de Janeiro.
- Douro Litoral* — Boletim da Comissão de Etnografia e História — Sétima série — I-II. Porto, 1956.

- Revista Du Pont* — Vol. IV — N.º 5 — Outubro-novembro, 1955. Rio de Janeiro.  
*Boletín Bibliográfico* — N.º 49 — 15 de diciembre de 1955. México.  
*Catalogue n.º 759*. London.

*Doação do Dr. Evandro Santos*

- Boletim do Museu Nacional Botânica* — N.º 4 — 15 de janeiro de 1946. Rio de Janeiro.  
*Subsídios para a História Marítima do Brasil* — Vols. de III a IX — 1940/1942. Rio de Janeiro.  
*Anuário do Jornal do Brasil* — 1931. Rio de Janeiro.  
*Anuário Brasileiro da Literatura* (Letras, Artes, Ciências) — 1937. Rio de Janeiro.  
*Documentário do Primeiro Congresso Nacional dos Diretores de Estabelecimentos de Ensino Secundário e Comercial*, realizado em setembro de 1944. Rio de Janeiro.  
*Chanteclair* — Journal — Bi-mensuel de 1911-1912. Seine.
- 

- Américas* — Fevereiro, 1956 — Vol. VIII — N.º 2. Rio de Janeiro.  
*Revista de Direito da Procuradoria Geral* — 1-2 — 1955. Rio de Janeiro.  
*Correio de Uberlândia* — 13 exemplares do mês de novembro de 1955 — Ano XVIII. Uberlândia. Minas Gerais.  
*The Geographical Review* — January, 1956 — Number 1 — Volume XLVI. New York.  
*Revista de História* — Julho-setembro 1955 — N.º 23 — Vol. XI — Ano VI. São Paulo.  
*Bulletin of The New York Library* — January 1956 — Number 1 — Volume 60. New York.  
*O Concelho de Santo Tirso* (Boletim Cultural) — Vol. IV — N.º 2. Santo Tirso.  
*The Geographical Journal* — December 1955 — Vol. CXXI, part 4. London.  
*Boletín del Archivo General de la Nación* — Ns. 168/169 — Tomo XLII — Junio y setiembre de 1955. Caracas.  
*The United States National Museum* — 1955 — Annual Report — June 30, 1955. Washington.  
*Revue de l'Institut de Démophilocratie pour la Paix* — VIII.ème — Année n.º 2. Paris.  
*The Americas* — January, 1956 — Number 3 — Vol. XII. Washington.  
*Bulletin of The Geological Institution of The University of Upsala* — Vol. XXXV. 1953. Upsala.  
*Revista Ecuatoriana de Educação* — N.º 38 — Agosto de 1955 — Año VIII. Quito.  
*International Organization* — Vol. IX — N.º 4 — November 1955. Boston.  
*América Indígena* — Enero de 1956 — N.º 1 — Vol. XVI. Mexico.  
*Boletín Indigenista* — Diciembre de 1955 — N.º 4 — Vol. XV. Mexico.

- Antropologia e Historia de Guatemala* — Ns. 1 e 2 — Enero e junio de 1954 — Vol. VI. Guatemala.
- Memoria correspondiente al año de 1954*. La Habana.
- State Geological Survey* — Circulares de 199 a 203 — Ns. 185-180 e 72. 1955. Urbana.
- Estudios Americanos* — Octubre de 1955 — N.º 49 — Vol. X. Sevilha.
- Estudio* — Octubre de 1955 — N.º 247 — Año XXIV. Bucaramanga.
- Convento de Santa Teresa* (Noticia histórica pelas religiosas do convento) — 1955. Rio de Janeiro.
- A Biblia de Gutenberg*, 1955. Rio de Janeiro.
- O Mossoroense* — 24 de dezembro de 1955 — 1 e 8 de janeiro de 1956 — Ns. 485, 486 e 487 — Ano X. Mossoró.
- Brasil Açucareiro* — Outubro, 1955 — N.º 4 — Ano XXIII — Vol. XLVI. Rio de Janeiro.
- Boletín de Historia y Antigüedades* — Mayo y junio de 1955 — Ns. 487-488 — Vol. XLII. Bogotá.
- Informação Agrícola* — Dezembro de 1955 — Janeiro de 1956 — Ns. 122 e 123 — Ano IX. Rio de Janeiro.
- Accion Indigenista* — N.º 27 — Septiembre de 1955. Mexico.
- Cuadernos del Instituto Interamericano de Historia Municipal e Institucional* — N.º 13. La Habana.
- Boletín Cultural Mexicano* — Ns. 42, 43 e 44 de octubre, noviembre e diciembre de 1955. Mexico.
- Catalogue n.º 754* (Francis Edwards Ltd). London.
- O Puritano* — 25 de Janeiro de 1956 — N.º 2.095 — Ano LVII. Rio de Janeiro.
- Noticiário das Nações Unidas* — Novembro e janeiro de 1955 — Ns. 11 e 1 — Ano 5/6. Rio de Janeiro.
- Catalogue n.º 760* (Francis Edwards Ltd.) 1956. London.
- O Mossoroense* — De 18 e 11 de dezembro de 1955 — Ns. 483 e 484 — Ano X. Mossoró.
- Nossa Senhora de Fátima* — Outubro e novembro de 1955 — N.º 12 — Ano II. Rio de Janeiro.
- Catalogo* (Brill's Weekly) — October 1955, 29 — Fasc. 395. Holland.
- Catalogo* (Libros de España) — Octubre e diciembre de 1955 — Ns. 5 e 6. Madrid.

# ESTATÍSTICA DO INSTITUTO

## ESTATÍSTICA DO INSTITUTO HISTÓRICO

	1.º TRIMESTRE — 1956			
	Jan.º	Fevr.º	Março	Total
Obras oferecidas .....	6	23	22	51
Revistas nacionais e estrangeiras .....	77	70	60	207
Catálogos recebidos .....	4	11	5	20
Documentos recebidos .....	—	—	3	3
Jornais recebidos .....	16	13	20	49
Mapas recebidos .....	—	4	4	8
<i>Arquivo</i>				
Documentos consultados .....	1.321	1.291	1.307	3.919
<i>Museu</i>				
Visitantes .....	28	22	58	108
<i>Sala Pública de Leitura</i>				
Consultas:				
Obras .....	6.874	6.600	7.297	20.771
Jornais .....	1.800	1.672	1.739	5.211
Revistas .....	2.253	2.075	2.405	6.733
Mapas .....	978	965	876	2.819
<i>Secretaria</i>				
Ofícios, cartas e telegramas recebidos .....	48	124	87	259
Ofícios, cartas e telegramas expedidos .....	126	182	94	402

# ÍNDICE

Janeiro a março de 1956

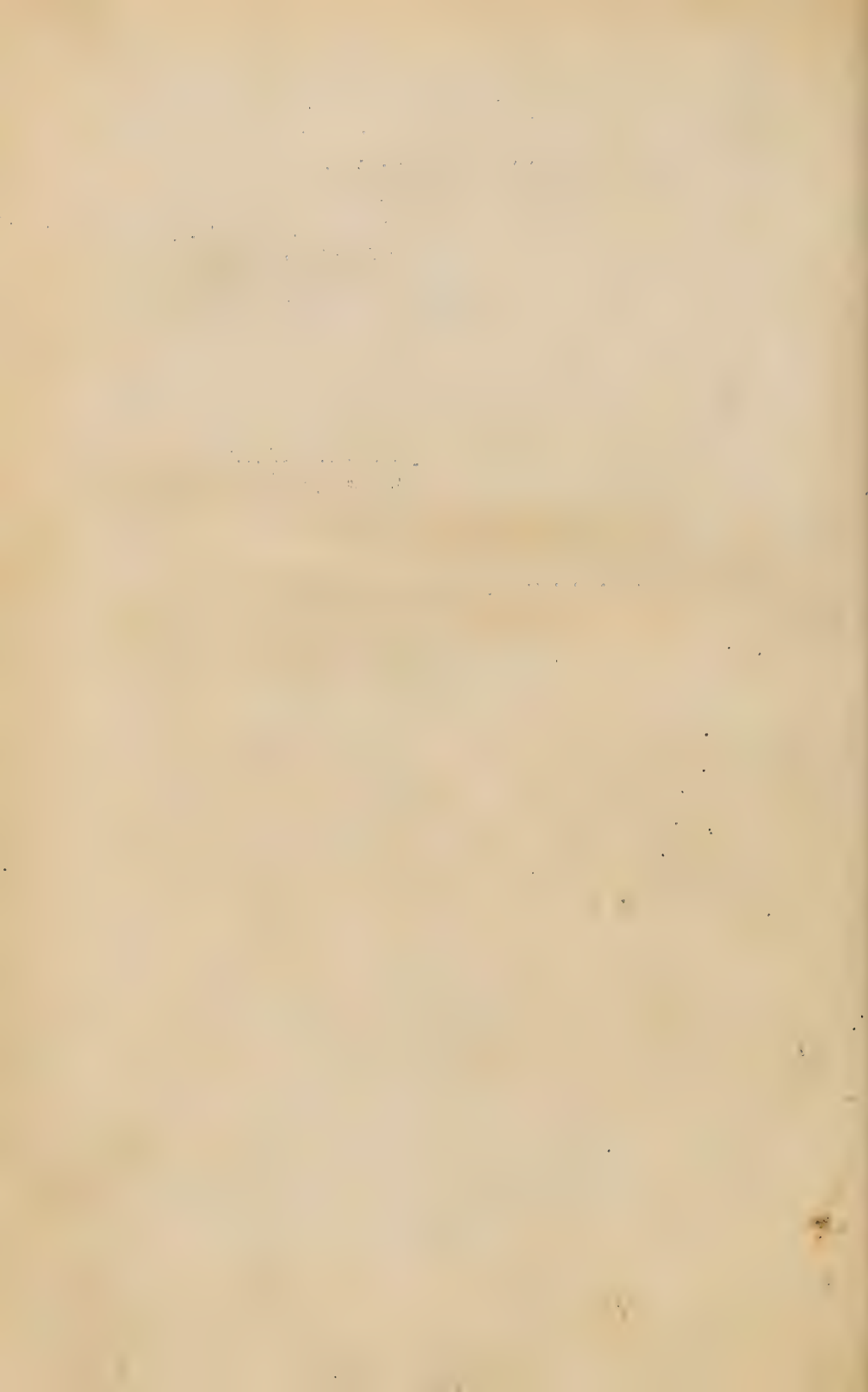
I — TRABALHOS ORIGINAIS		Págs.
1.	<i>Mariano Procópio</i> — Por Albino de Oliveira Estêves . . .	3
2.	DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA — <i>Treze documentos sobre a História de São Paulo</i> — Por José Pedro Leite Cordeiro..	399
3.	<i>Itinerário Geográfico</i> , com a verdadeira descripção dos caminhos, estradas, rossas, citios, povoações, lugares, villas, rios, montes e serras que há na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro até às minas de oiro; composto por Francisco Tavares de Brito; impresso em Sevilha, na Officina de Antonio da Sylva, no anno de 1732. Com todas as licenças necessarias. Com uma nota de Clado Ribeiro Lessa..	428
4.	<i>Os Primeiros Pintores do Brasil</i> — Problemas e observações. Pelo Embaixador Joaquim de Sousa Leão Filho . . .	442
II — TRANSCRIÇÕES		
5.	<i>Os Alcântara Machado</i> — Conferência na Academia Paulista de Letras, pelo Embaixador José Carlos de Macedo Soares . . . . .	448
III — APRECIACÕES DE PUBLICAÇÕES		
6.	<i>Vultos Nacionais</i> — De Alfredo Valadão. Por Feijó Bittencourt . . . . .	472
7.	<i>A Bíblia de Guttemberg</i> , o Convento de Santa Teresa e Eugênio Vilhena de Moraes. Por Feijó Bittencourt . . . . .	474
8.	<i>O barroco e o jesuítico na arquitetura do Brasil e Arquitetura religiosa em Ouro Preto</i> . Por Feijó Bittencourt . . . . .	476
IV — NOTICIÁRIO		
9.	<i>Sócios falecidos</i> . . . . .	479
V — PUBLICAÇÕES RECEBIDAS . . . . .		488
VI — ESTATÍSTICA DO INSTITUTO . . . . .		498

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL  
RIO DE JANEIRO — BRASIL — 1956

# INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO

## COMISSÕES PERMANENTES EM 1956-1957

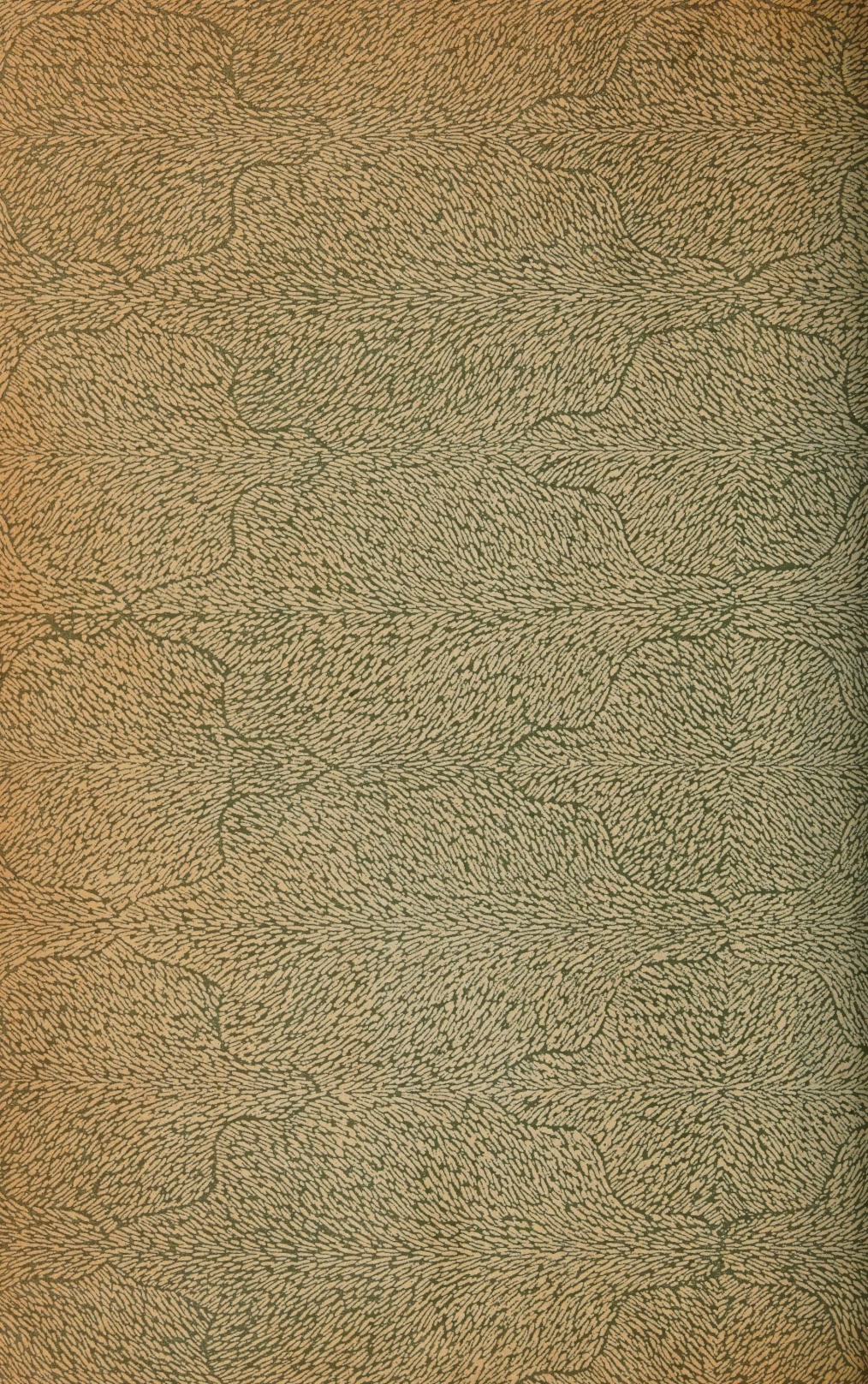
HISTÓRIA: .....	{ Henrique Carneiro Leão Teixeira Filho Basílio de Magalhães Leopoldo Antônio Feijó Bittencourt Herbert Canabarro Reichardt Valentim Benício da Silva
FUNDOS E ORÇAMENTOS: ...	{ Affonso Penna Junior Artur Cesar Ferreira Reis José Antonio Soares de Souza ..... Cláudio Ganns
GEOGRAFIA: .....	{ Francisco Jaguaribe Gomes de Mattos Adolfo Morales de los Rios Filho Carlos da Silveira Carneiro Virgílio Corrêa Filho Lucas Boiteux
ARQUEOLOGIA E ETNOGRAFIA:	{ Rodrigo Melo Franco de Andrade Francisco Marques dos Santos José Honório Rodrigues José Luís Batista Gustavo Barroso
BIBLIOGRAFIA: .....	{ Helio Vianna Américo Jacobina Lacombe ..... Vieira Ferreira Eugênio Vilhena de Moraes
ESTATUTOS: .....	{ Levi Carneiro Estevão Leitão de Carvalho Rodrigo Otávio Filho Pedro Calmon Edmundo da Luz Pinto
ADMISSÃO DE SÓCIOS: .....	{ Augusto Tavares de Lyra Alfredo Valladão João Baptista Magalhães Manuel Xavier de Vasconcelos Pedrosa Christovam Leite de Castro



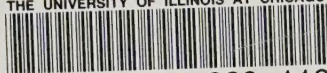








THE UNIVERSITY OF ILLINOIS AT CHICAGO



3 8198 314 339 118

